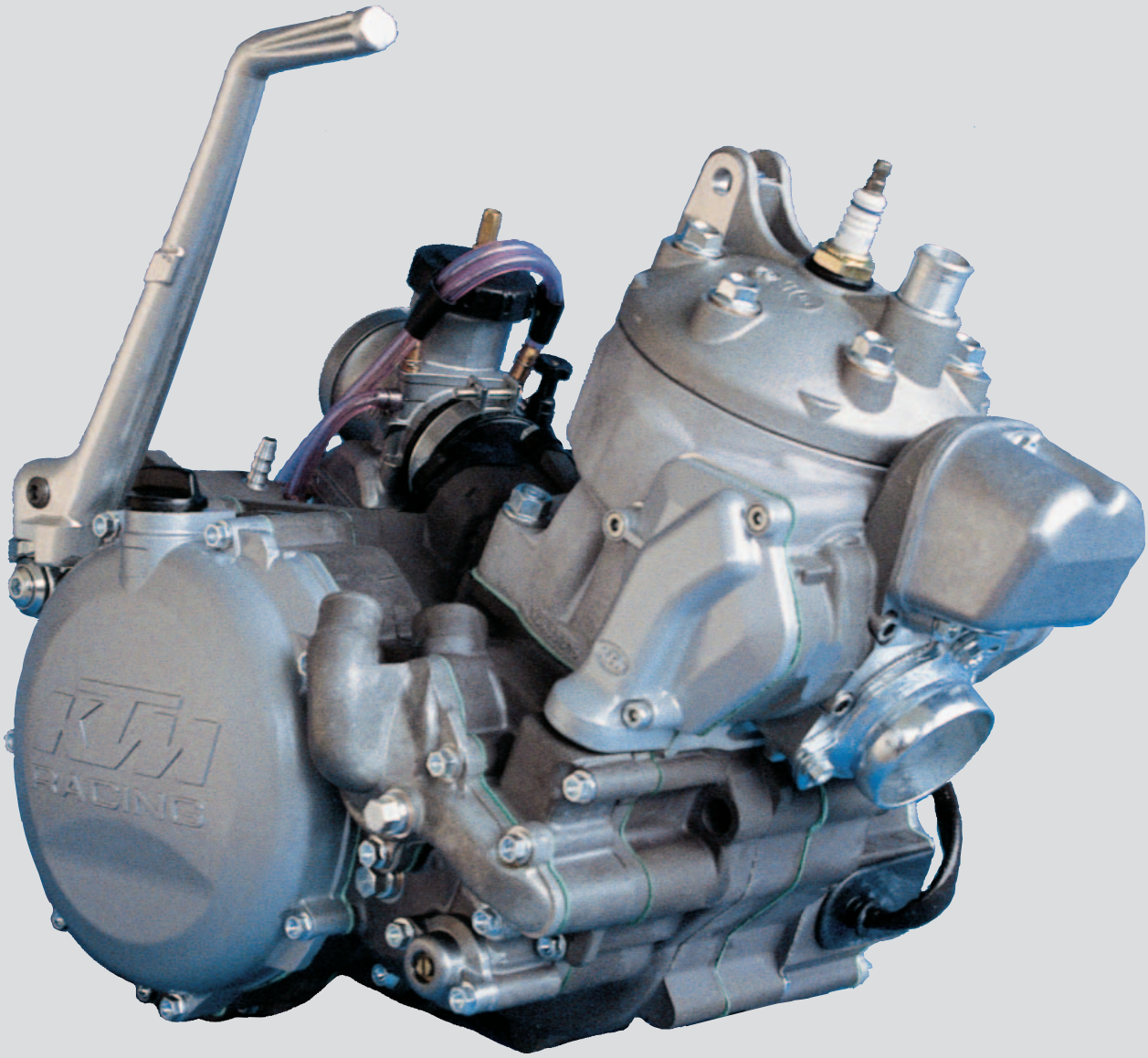
250/300/380 SX, MXC, EXC

KTM SPORTMOTORCYCLES

MANUEL DE RÉPARATION MOTEUR



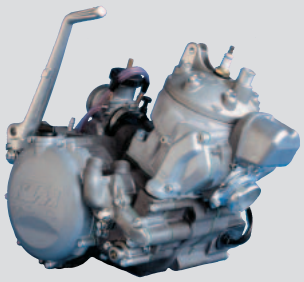
KTM SPORTMOTORCYCLES

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 Mattighofen
Austria
www.ktm.at

250 - 380 SX, MXC, EXC

MANUEL DE RÉPARATION MOTEUR

KTM SPORTMOTORCYCLES



1 INFORMATIONS D'ENTRETIEN

2 GENÉRALITÉS

3 DEPOSE ET POSE DU MOTEUR

4 DÉMONTAGE DU MOTEUR

5 TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS

6 REMONTAGE DU MOTEUR

7 ELECTRIQUE

8 RECHERCHE DE PANNES

9 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

10 PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

11 SCHÉMAS DE CABLAGE

12

13

14

15

16

INFORMATION IMPORTANTE/MISE À JOUR

Afin de poursuivre le système existant de manuel de réparation en feuilles volantes il est possible d'imprimer les pages suivantes et de les classer dans le manuel existant selon les indications fournies plus bas:

14-20, 26, 28-36, 37, 41, 42, 50, 51, 67, 72-77, 83, 113-118, 119, 126-128, 129, 143-145

Enlever page (s)	Remplacer par page (s)	Ajouter page (s)	Après la page
2-1 jusqu'à 2-4	2-1C jusqu'à 2-6C		
3-4	3-4C		
4-1 jusqu'à 4-9	4-1C jusqu'à 4-8C		
5-1	5-1C		
5-4	5-4C / 5-5C		
5-13 jusqu'à 5-14	5-13C jusqu'à 5-14C		
7-1	7-1C	7-5C jusqu'à 7-10C	
9-1	9-1C	9-29C jusqu'à 9-34C	
10-1	10-1C	10-6C jusqu'à 10-8C	
11-1	11-1C	11-14C jusqu'à 11-16C	

Art No 3206004 -F

MANUEL DE RÉPARATION KTM SOUS FORME DE FEUILLETS LIBRES

RANGEMENT DES PAGES DU MANUEL DANS LE CLASSEUR

– Mettre les intercalaires dans le classeur.
– Glisser la page de titre du manuel (210x297 mm) dans la chemise transparente de couverture.
– Glisser le carton (170x45 mm) dans la chemise transparente formant dos du classeur.
– Glisser le sommaire général (150x297 mm) dans la chemise transparente après la couverture.
– Il convient alors de classer les différents chapitres entre les intercalaires. Il faut tenir compte de la pagination qui se trouve en bas à droite.
  Exemple: 3-2 3 = chapitre 3 2 = page 2
  Il faut donc mettre toutes les pages référencées 3 derrière l'intercalaire 3.
– Les intercalaires sans fonction particulière sont là pour qu'on puisse ajouter des notes ou des documents personnels. Il convient alors de porter une mention dans le sommaire.

LÉGENDE - ACTUALISATION

3.205.63-F Manuel de Reparacion 250 / 300 / 380 SX, MXC, EXC
Baseversion Modéle 1999
(N° de moteur commence par 9)

11/1998

3.205.87-F Actualisation Man.Rep 3.205.63-F
Modéle 2000
(N° de moteur commence par 0)

2/2000

3.210.02-F Actualisation Man.Rep 3.205.63-F
Modéle 2001/2002
(N° de moteur commence par 1)
(N° de moteur commence par 2)

3/2001

3.206.004-F Actualisation Man.Rep 3.205.63-F
Modéle 2003
(N° de moteur commence par 3)

11/2002

Modification / Actualisation:
Caractèristiques techniques
Plan de graissage et d'entretien, Schémas de cablage

Art No 3206004 -F

Manuel de réparation KTM 250 / 300 / 380

Édition 11/2002

AVANT-PROPOS

Cet ouvrage est aussi un manuel de réparation détaillé. Il tient compte des derniers perfectionnements du modèle, toutefois nous réservons le droit d'apporter des améliorations dans le cadre du développement de la machine sans avoir pour autant à modifier parallèlement ce manuel.

Nous avons renoncé à décrire les tours de main ainsi que les précautions à prendre qui font partie du travail ordinaire dans un atelier. On suppose que les réparations seront effectuées par un mécanicien qui est réellement un homme du métier.

Il est préférable de lire complètement le manuel avant de se lancer dans une réparation.

⚠ **ATTENTION** ⚠

NE PAS OBSERVER CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UN DANGER CORPOREL GRAVE.

! **ATTENTION** !

NE PAS TENIR COMPTE DE CES OBSERVATIONS PEUT PROVOQUER DES DOMMAGES AU VÉHICULE ET LE RENDRE DANGEREUX.

„REMARQUE" INTRODUIT UN CONSEIL UTILE.

N'employer que des **pièces d'origine KTM** lorsqu'un changement de pièces est nécessaire.

Le moteur KTM, qui est d'une technologie poussée, ne peut satisfaire vraiment et durablement aux exigences qui lui sont imposées que si l'entretien prescrit est effectué correctement et régulièrement.

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001
REG.NO. 12 100 6061

La certification iso 9001 concernant KTM Sportmotorcycle AG est la première étape d'un développement continu de la qualité synonyme de progrès.

KTM Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Austria

Sous réserve de modifications dans la réalisation et la présentation.

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tous droits réservés

BULLETIN RÉPONSE CONCERNANT LES MANUELS DE RÉPARATION

Nous nous efforçons de mettre à disposition des manuels de réparation aussi parfaits que possible, toutefois il peut arriver qu'une erreur s'y glisse.

Afin d'améliorer encore la qualité de ces manuels nous souhaitons que tous les mécaniciens et chefs d'atelier nous aident.

Si vous veniez à remarquer des fautes ou des erreurs (erreurs techniques, description peu précise, peu claire ou erronée d'un tour de main, difficulté avec l'outillage, caractéristiques techniques et couples de serrage incomplets, traduction incorrecte ou avec des formulations fausses etc.), il serait bon que vous nous fassiez connaître et décriviez l'erreur en utilisant le tableau ci-dessous. Puis envoyez-nous cela par fax au 0043/7742/6000/5349.

Remarque concernant le tableau :
- Dans la colonne 1 porter la référence complète du manuel de réparation (par ex. 3.210.66-F). Cette référence se trouve sur la couverture ou dans la marge de gauche des pages impaires.
- Dans la colonne 2 porter le numéro de la page concernée (par ex. 5-7c).
- Dans la colonne 3 préciser ce qui ne va pas, est incomplet ou faux. On peut recopier le passage incriminé ou bien l'évoquer. Si l'on évoque le passage sans le recopier, les indications devraient être autant que possible en anglais ou en allemand.
- Dans la colonne 4 il faut préciser comment aurait dû être le texte.

Nous examinerons les remarques et effectuerons les corrections dès que possible dans une des éditions suivantes.

Art.Réf. du manuel de réparation	Page	Ce qui ne va pas	Ce qui devrait être

Remarques complémentaires, souhaits, critiques en relation avec les manuels de réparation (en allemand ou en anglais) :

Nom : mécanicien/chef d'atelier **entreprise**

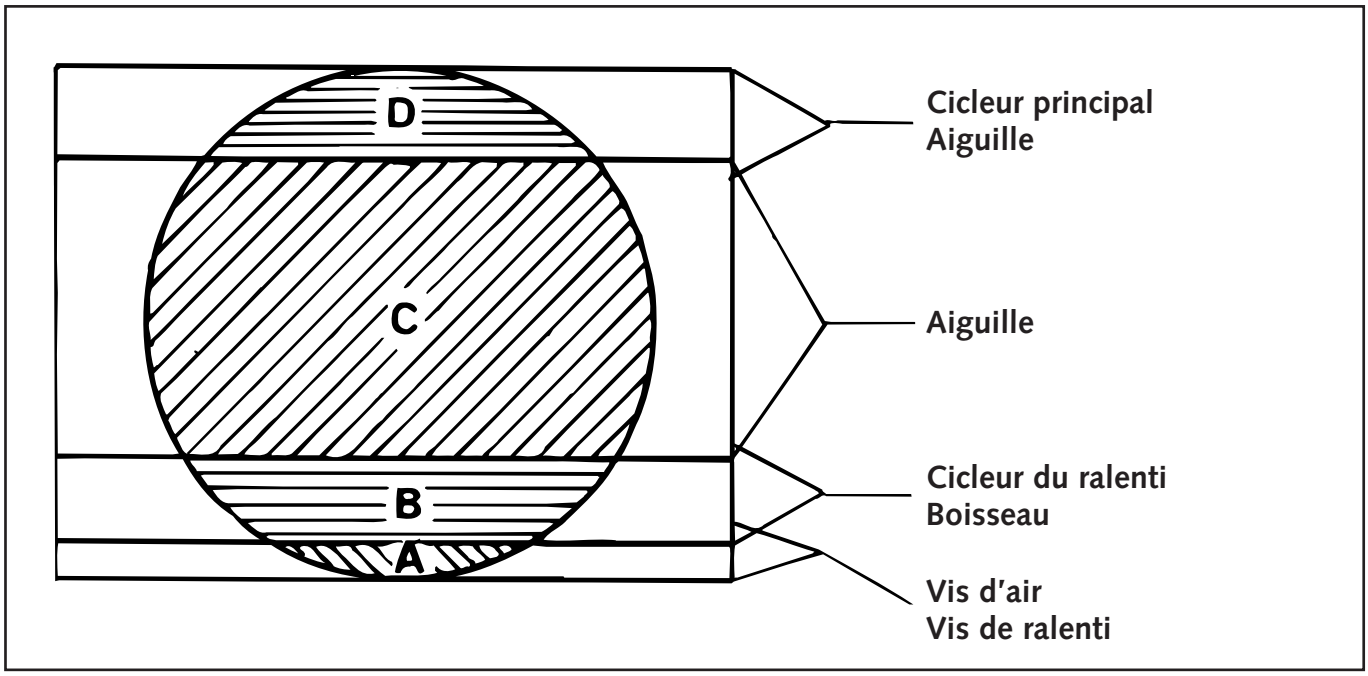
GENÉRALITÉS 2

SOMMAIRE

CARBURATEUR (GENÉRALITÉS) 2-2
RÉGLAGE DU CARBURATEUR 2-3
RÉGLAGE DU SYSTÈME TVC 2-4
PURGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE 2-4
OUTILS SPÉCIAUX – MOTEUR 2-5
NETTOYAGE 2-6
STOCKAGE 2-6

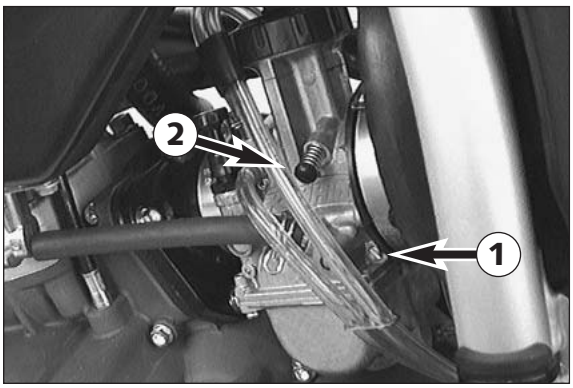
Art No 3206004 -F

CARBURATEUR GENÉRALITÉES



Mélange trop pauvre:
Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air

Mélange trop riche:
Il y a trop d'essence par rapport à la quantité d'air.



Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air ❶ et de la vis de ralenti ❷. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud.
Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 1,5 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.
Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

Réglage du carburateur

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant : 1:40

Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE:

Température ou altitude élevée	→	il faut appauvrir le mélange air/essence
Température basse ou altitude peu élevée	→	il faut enrichir le mélange air/essence

⚠ **ATTENTION** ⚠

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque.
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.
- Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.

REMARQUE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 10000 km.

Aiguille	Boisseau ouvert	Effect
N 85 A		
N 85 B	0 – 1/4	⊖
N 85 C	0 – 1/4	⊖⊖
N 85 D	0 – 1/4	⊖⊖⊖
N 85 E	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖
NOZ C		
NOZ D	0 – 1/4	⊖
NOZ E	0 – 1/4	⊖⊖
NOZ F	0 – 1/4	⊖⊖⊖
NOZ G	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖
NOZ H	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖
NOZ I	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖⊖
NOZ J	0 – 1/4	⊖⊖⊖⊖⊖⊖⊖
N3CG		
N3CH	0 – 1/4	⊖
N3CW	0 – 1/4	⊖⊖

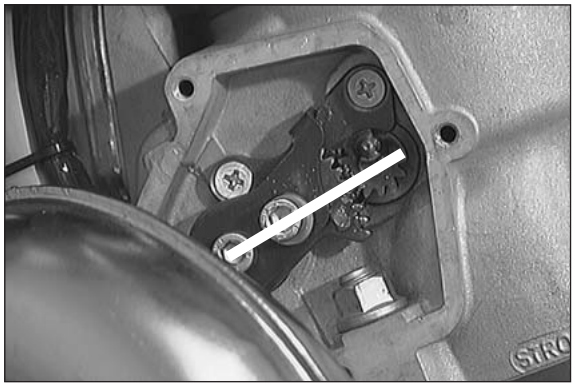
Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre „ferme“ et „ouvert de 1/4“, l' aiguille N 85 C donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille N 85 A. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de différénce.

N 85 C	0 – 1/4	⊖⊖

! **ATTENTION** !

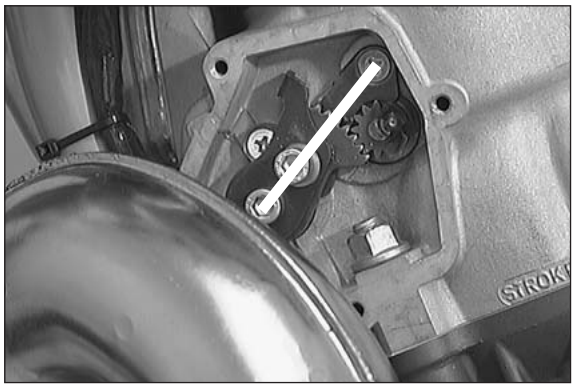
Il faut faire attention au type de l'aiguille quand on change celle-ci (N 85, NOZ ou N3). Les caractéristiques techniques indiquent quelle aiguille utiliser avec les différents modèles.



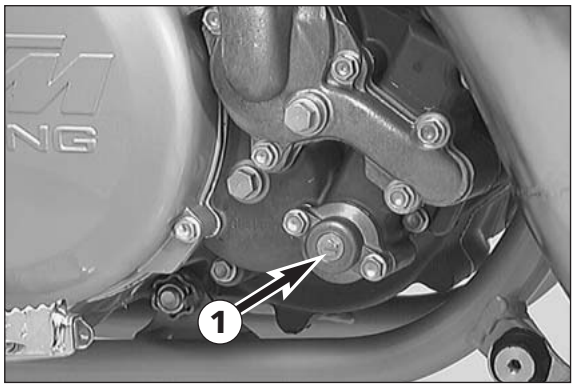
Réglage du système TVC

Le fonctionnement du système TVC se vérifie quand le moteur tourne. On vérifie le moment d´entrée en action et le moment de fin d´action.

- Pour ce faire on enlève le couvercle gauche du système de commande.
- L´on branche un compte-tours soit sur le fil de bougie, soit sur le câble bleu-blanc du bobine d'allumage (cela dépend du modèle de compte-tours).
- On fait alors démarrer le moteur et l´on donne lentement les gaz en regardant quand le système TVC entre en action (le secteur denté se déplace vers le haut).

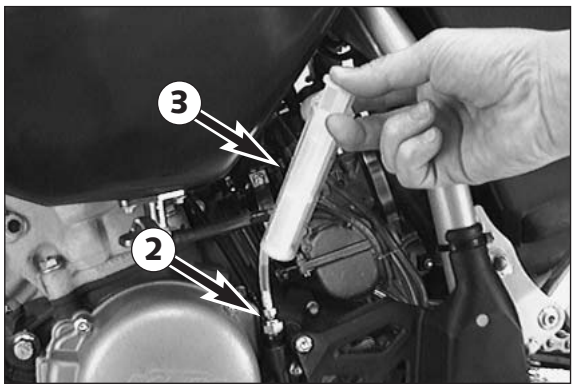


	Début	Fin
250 Modéle 1999	5400 U/min	7550 U/min
250 á partir de Modéle 2000	5000 U/min	7000 U/min
300 jusqu'à Modéle 2000	5300 U/min	7750 U/min
300 á partir de Modéle 2001	5900 U/min	7750 U/min
380	5200 U/min	7200 U/min



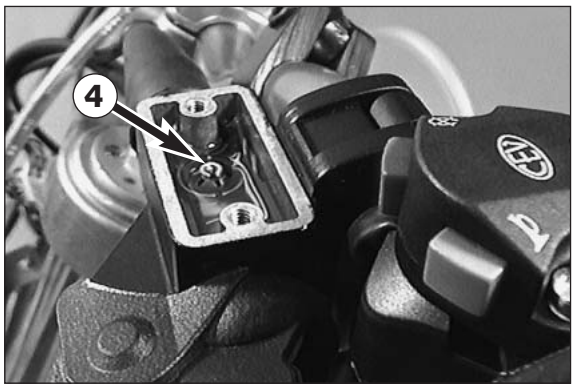
- Corriger si nécessaire en tournant la vis de réglage ❶.

NOTA BENE: Quand on visse, le système TVC de valve à l'échappement entre en action plus tard; quand on dévisse, il entre en action plus tôt.



Purge de l'embrayage hydraulique

- Déposer le couvercle avec la membrane.
- Enlever la vis de purge ❷ sur le cylindre récepteur et mettre à sa place la seringue de purge ❸ remplie d'huile pour circuits hydrauliques SAE 10.



- Remettre de l'huile jusqu'à ce qu'elle ressorte sans bulles par le trou ❹ du maîtrecylindre. Faire attention à ne pas faire déborder.

! ATTENTION !

- QUAND LA PURGE EST TERMINÉE IL FAUTVÉRIFIER LE NIVEAU DANS LE MAÎTRE-CYLINDRE.
- POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES.
- N'EMPLOYER POUR REMPLIR LE MAÎTRE-CYLINDRE QUE DE L'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SAE 10. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.

OUTILS SPÉCIAUX – MOTEUR 250 / 300 / 380

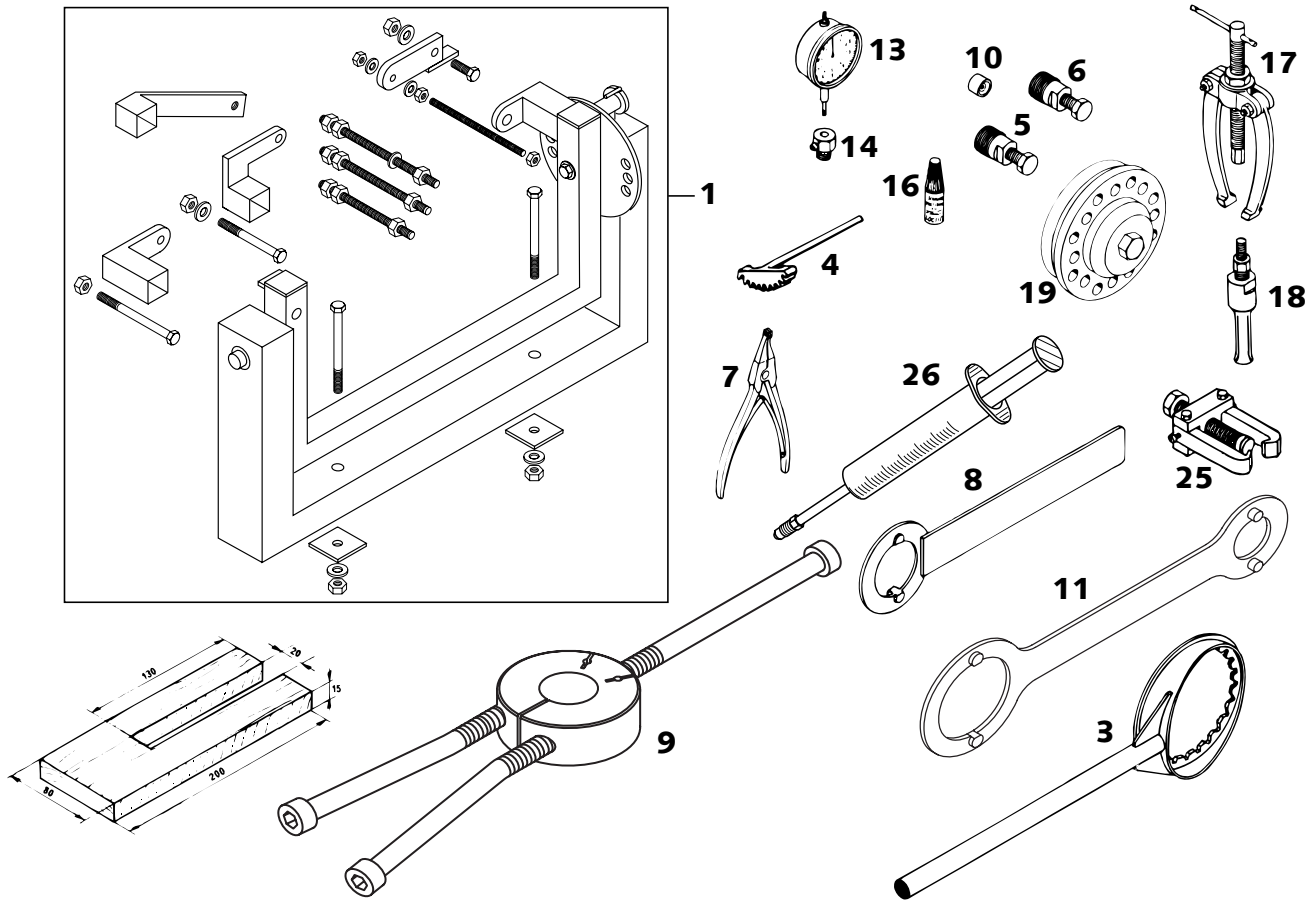


FIG	*NR*	*DÉSIGNATION*
1	560.12.001.000	Chevalet
3	546.29.003.000	Outil pour maintenir l'embrayage
4	560.12.004.000	Secteur denteé
5	546.29.009.044	Extracteur de volant M 27x1 (Kokusan)
6	6 276 807	Extracteur de volant M 26x1,5 (SEM)
7	510.12.011.000	Pince à circlip
8	544.12.012.000	Outil pour maintenir le volant (SEM)
9	584.29.037.040	Outil de montage bague intérierure roulements d'embiellage (NJ207)
9	584.29.037.043	Outil de montage bague intérierure roulements d'embiellage (NJ207)
10	510.12.016.000	Embout de protection
11	546.29.012.100	Outil pour maintenir le volant (Kokusan)
13	501.12.013.000	Comparateur 0-10 mm
14	501.12.030.000	Support de comparateur
16	6 899 785	Loctite 243 bleu 6 cm^3
17	151.12.017.000	Extracteur de roulements
18	151.12.018.100	Embout pour l'extracteur 18-23 mm
18	151.12.018.000	Embout pour l'extracteur 12-16 mm
18	151.12.018.200	Embout pour l'extracteur 5-7 mm
19	546.29.027.000	Outil pour rivettage d'embrayage
25	0276 179 000	Extracteur pour le pignon
26	503.29.050.000	Seringue de purge (embrayage hydraulique)

NETTOYAGE

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.
Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION !

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÉMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur, le commodo et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.
- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher apres chaque utilisation.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION ⚠

NE PAS TRAITER LES DISQUES DE FREIN CAR LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT FORTEMENT DIMINUÉ.

! ATTENTION !

QUAND ON A ROULÉ SUR DES ROUTES SALÉES IL FAUT NETTOYER LA MOTO À FOND À L'EAU FROIDE ET BIEN LA SÉCHER.

STOCKAGE

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm^3 d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION !

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER BRIÈVEMENT LE MOTEUR D'UNE MACHINE STOCKÉE. EN EFFET, LE MOTEUR NE CHAUFFE ALORS PAS ASSEZ ET LA VAPEUR D'EAU SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER L'EMBIELLAGE, LES ROULEMENTS ET L'ÉCHAPPEMENT.

Remise en service après stockage

- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et positionner le robinet d'essence sur ON
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

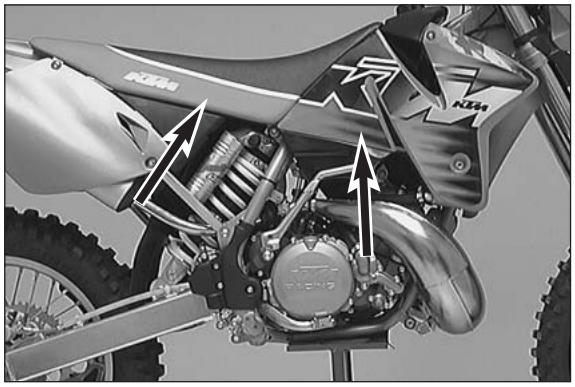
N.B. : Avant de remiser la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

DEPOSE ET POSE DU MOTEUR 3

SOMMAIRE

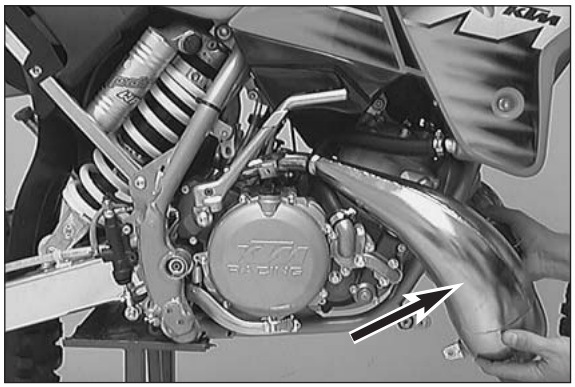
DEPOSE DU MOTEUR 3-2
POSE DU MOTEUR 3-4

Art No 3206004 -F

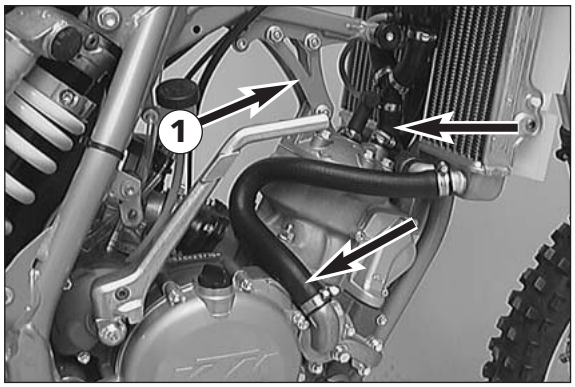


Dépose du moteur

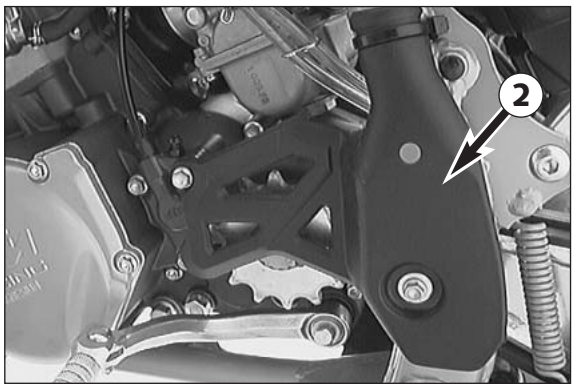
– Nettoyer la machine avec soin.
– Caler la machine sur une béquille appropriée.
– Déposer la selle, le cache latéral droit et le réservoir avec les déflecteurs.



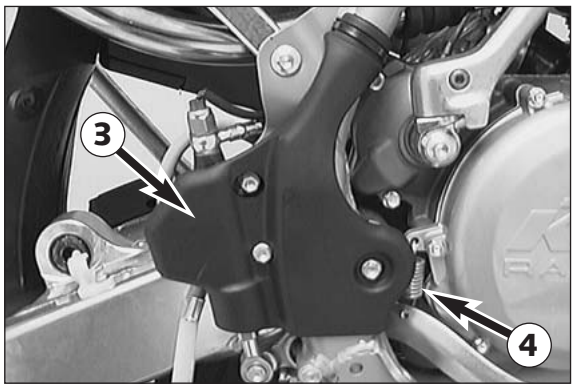
– Démonter l'échappement.



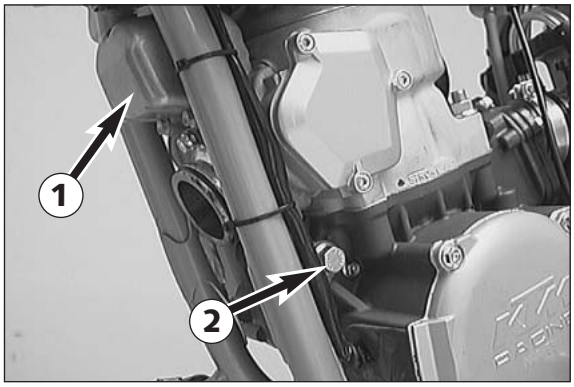
– Vidanger le liquide de refroidissement et débrancher les durites sur le moteur.
– Enlever la patte support moteur ❶.
– Débrancher le capuchon de bougie et la prise raccord de l'allumage.



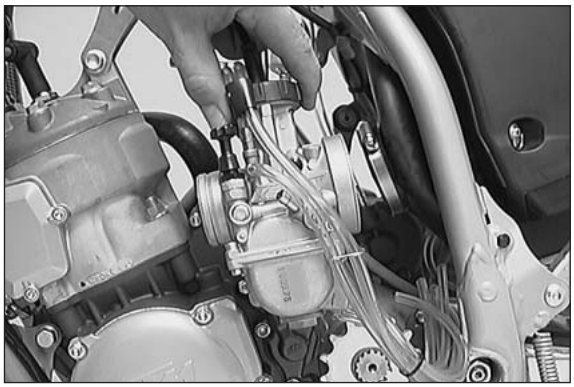
– Déposer le cache du pignon de sortie de boîte ❷ et la chaîne.



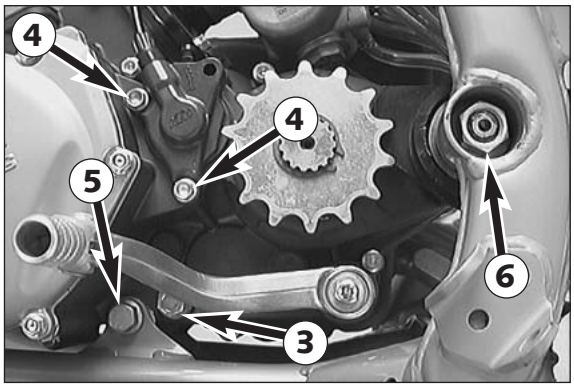
– Enlever le cache du maître-cylindre ❸.
– Décrocher le ressort ❹ et le déposer.



– Enlever les trois vis et déposer la pièce intermédiaire ❶ du système de valve à l'échappement avec son joint torique.
– Retirer la vis de fixation moteur ❷.



– Desserrer les deux colliers et dégager le carburateur de la pipe côté moteur et côté filtre.



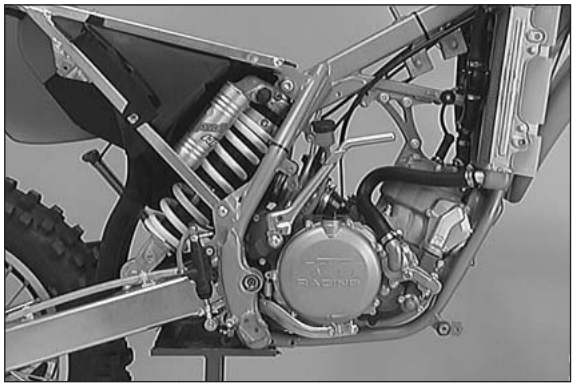
– Retirer le bouchon de vidange de la boîte de vitesses ❸ avec son joint et laisser l'huile s'écouler.
– Enlever les deux vis ❹ et déposer le récepteur pour l'embrayage.

! ATTENTION !

NE PAS ACTIONNER LA POIGNÉE D'EMBRAYAGE QUAND LE RÉCEPTEUR EST DÉMONTÉ.

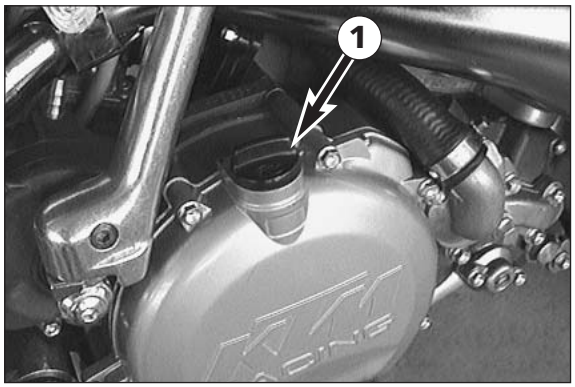
– Retirer la vis de fixation moteur ❺.
– Retirer l'écrou de l'axe de bras oscillant ❻.
– Retirer l'axe de bras et sortir le bras par l'arrière de manière à pouvoir sortir le moteur plus facilement.
– Sortir le moteur.

NOTA BENE: On peut déposer la culasse et le cylindre alors que le moteur est en place dans le cadre. Pareillement on peut travailler sur l'embrayage, la transmission primaire, la sélection et l'allumage sans avoir à sortir le moteur.



Pose du moteur

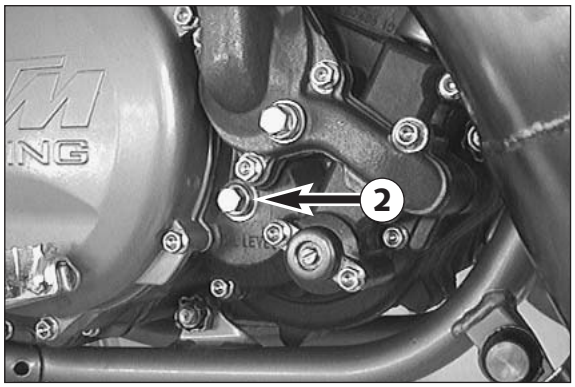
La pose s'effectue logiquement en sens inverse de la dépose.



Remplissage de la boîte:

– Enlever le bouchon ❶ et remplir d'huile moteur 15W-50 (par exemple de la MOTOREX TOP SPEED 4T).

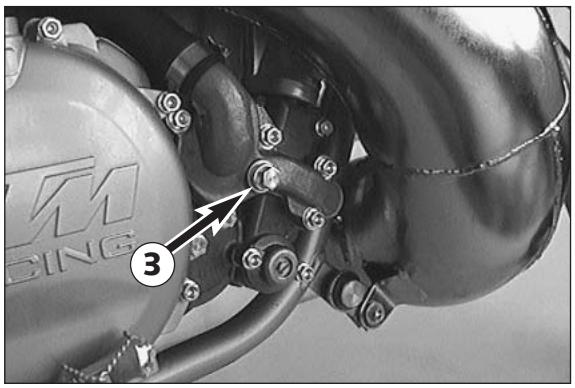
Capacité d'huile: 0,80 l



Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis ❷ située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou.

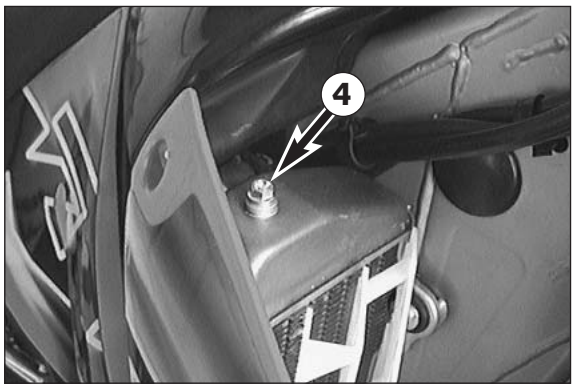
! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOP SPEED 4T) !



– S'assurer que la vis de vidange ❸ est serrée.
– Mettre environ 0,5 l de liquide.

40% liquide du antigel : 60% eau



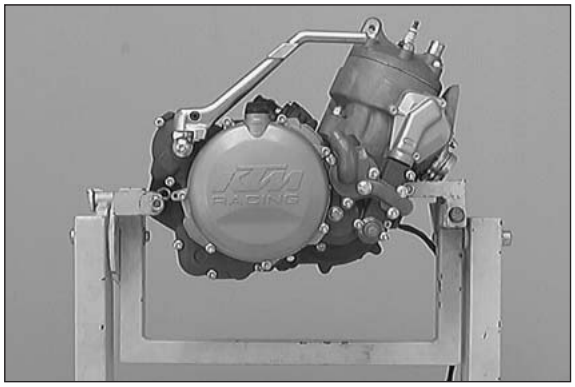
– Enlever la vis ❹ qui se trouve sur le radiateur droit et incliner la machine d'environ 30° vers la droite.
– Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit.
– Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles.

DÉMONTAGE DU MOTEUR 4

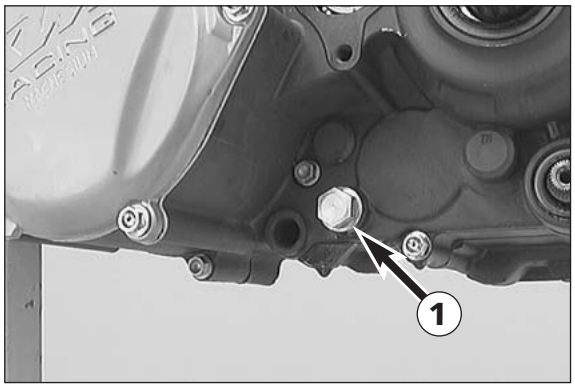
SOMMAIRE

VIDANGE DE LA BOÎTE 4-2
DÉPOSE DU PIGNON ET DU SÉLECTEUR 4-2
DÉPOSE DE LA CULASSE, DU CYLINDRE ET DU PISTON 4-2
DEPOSE DU CARTER D'EMBRAYAGE 4-3
DÉPOSE DU PLATEAU DE PRESSION ET DES DISQUES 4-4
DÉPOSE DE LA TRANSMISSION PRIMAIRE 4-4
DÉPOSE DU KICK 4-5
DÉPOSE DU MÉCANISME DE VEROUILLAGE 4-5
DÉPOSE DU CARTER D'ALLUMAGE 4-5
DÉPOSE DE L'ALLUMAGE (KOKUSAN) 4-6
DÉPOSE DE L'ALLUMAGE (SEM) 4-6
PIPE D'ADMISSION, BOÎTE À CLAPETS 4-7
SÉPARER LES DEMI-CARTERS 4-7
DÉPOSE DU MÉCANISME DE SÉLECTION ET DE LA BOÎTE 4-7
DÉPOSE DE L'EMBIELLAGE 4-8

Art No 3206004 -F



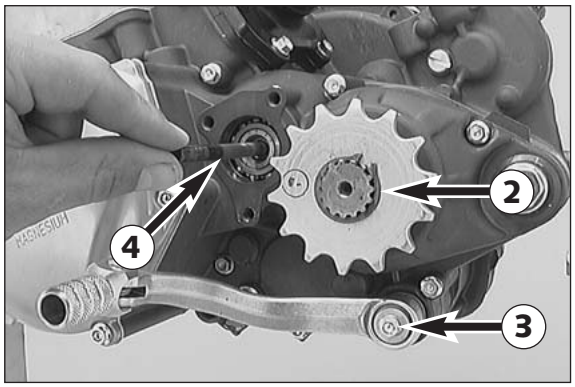
– Nettoyer le moteur.
– Fixer le moteur sur le chevalet.
– Déposer le kick avec l'entretoise qui se trouve derrière.



Vidange de la boîte

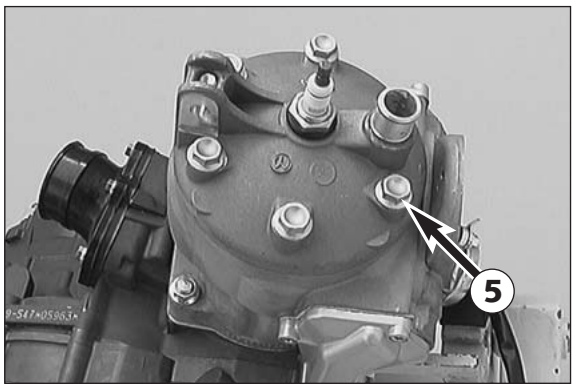
NOTA BENE: Il faut vidanger la boîte de vitesses avant la dépose du moteur, sinon l'huile s'échappe par l'arbre primaire quand on enlève le cylindre récepteur de l'embrayage.

– Enlever le bouchon de vidange ❶ et laisser l´huile s´écouler.



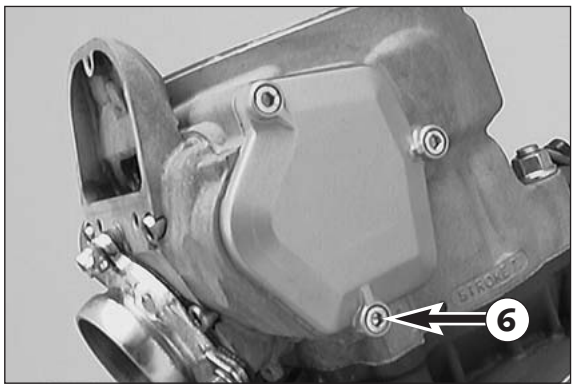
Dépose du pignon et du sélecteur

– Enlever le circlip ❷ avec une pince spéciale. Retirer le pignon, l´entretoise et le joint torique.
– Enlever le vis ❸ et retirer le sélecteur.
– Sortir la tige ❹.

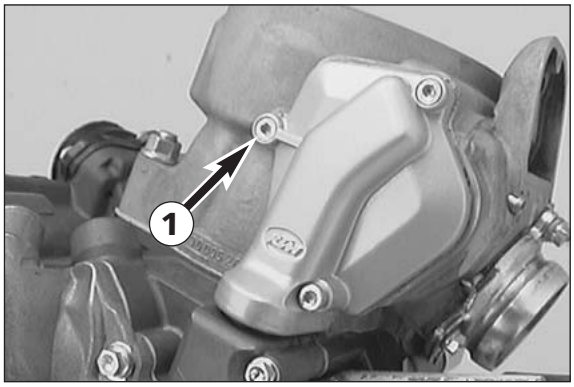


Dépose de la culasse, du cylindre et du piston

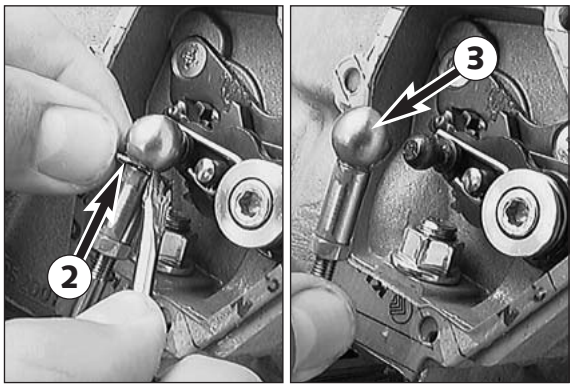
– Enlever les six vis à épaulement ❺ et retirer la culasse et les deux joints toriques.



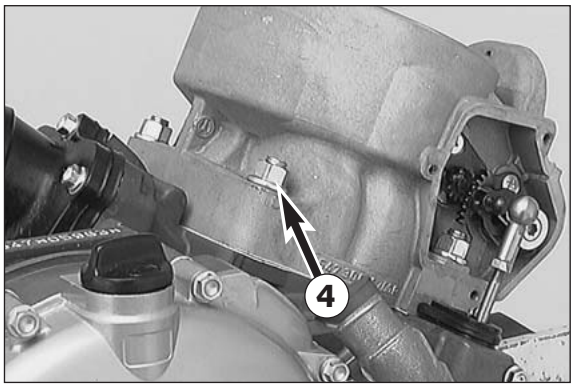
– Enlever les vis ❻ et déposer le couvercle gauche avec son joint.



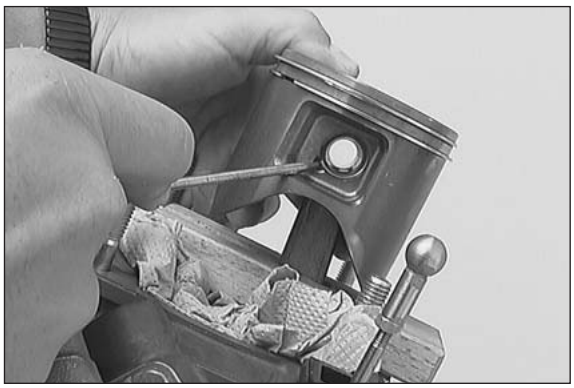
– Enlever les vis ❶ et déposer le couvercle droit avec son joint.



– Enlever l´arrêtoir de la rotule ❷ et débrancher celle-ci ❸ au niveau du levier de commande.
– Enlever le joint du boîtier de la commande de valve.



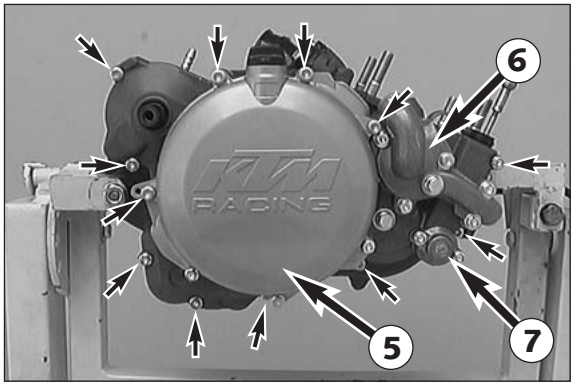
– Enlever les quatre écrous à épaulement ❹ à l´embase du cylindre et déposer celui-ci.



– Masquer le carter.
– Faire reposer le piston sur la pièce de bois et enlever les clips d'axe de piston.
– Retirer l´axe sans forcer.
– Retirer le piston et sortir le roulement à aiguilles du pied de bielle.
– Retirer les joints d´embase.

! ATTENTION !

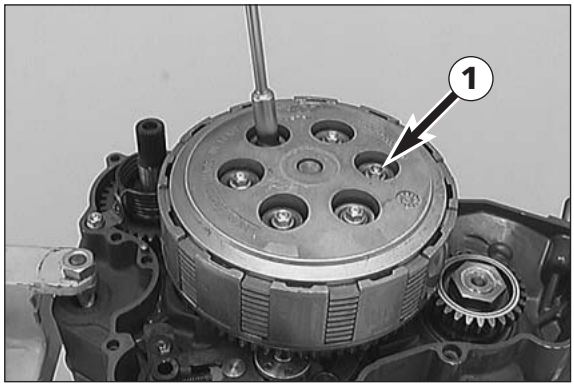
IL NE FAUT JAMAIS CHASSER L'AXE DE PISTON AVEC UN JET; ON ENDOMMAGERAIT LE ROULEMENT DE BIELLE.



Dépose du carter d'embrayage

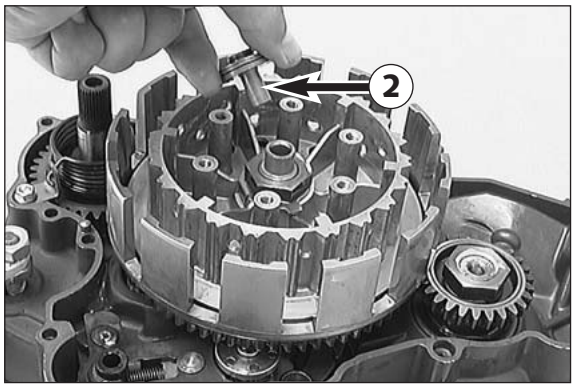
– Enlever les vis à épaulement et retirer le couvercle de carter d´embrayage. Retirer le joint.

REMARQUE: Le couvercle de la pompe à eau ❻ le grand couvercle ❺ et le petit couvercle ❼ n´ont pas besoin d´être enlevés. La pompe à eau et la commande centrifuge restent dans le carter d´embrayage.

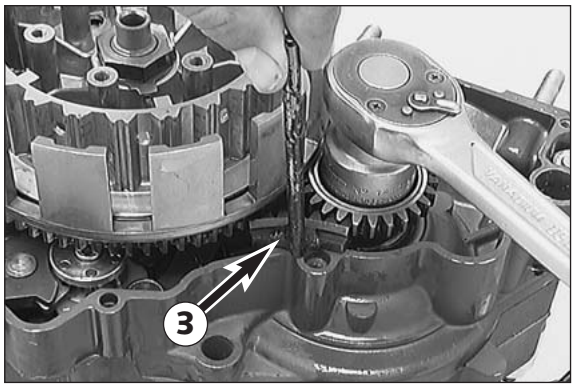


Dépose du plateau de pression et des disques

– Desserrer les vis à épaulement ❶ pour éviter que les disques ne se mettent en travers quand les ressorts se détendent.
– Retirer les vis à épaulement, les ressorts et les rondelles.

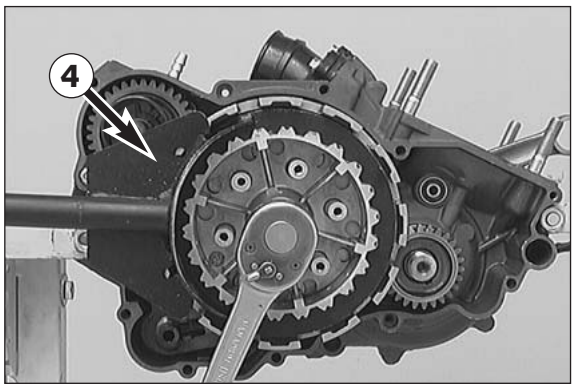


– Sortir de la cloche le plateau de pression et les disques.
– Sortir la pièce d'appui ❷ se trouvant dans l'arbre primaire.

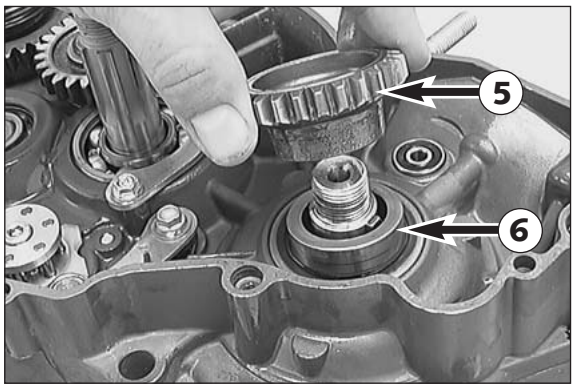


Dépose de la transmission primaire

– Bloquer le pignon en bout de vilebrequin au moyen du secteur denté ❸ (cf. illustration).
– Dévisser l'écrou (pas à gauche) et le retirer avec son frein.

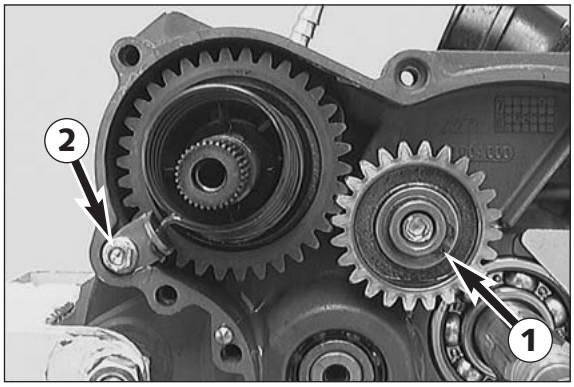


– Ouvrir la rondelle frein de la noix d´embrayage.
– Enfiler l´outil spécial ❹ qui sert à maintenir la noix et desserrer l´écrou six-pans (Cf. Illustration).
– Retirer l´outil.
– Retirer la noix et la cloche avec le roulement.



– Dépose du pignon ❺ et l'entretoise ❻ en bout de vilebrequin.

REMARQUE: Le pignon en bout de vilebrequin et la cloche d´embrayage sont appariés, c´est pourquoi on ne peut les changer séparément. Toujours les renouveler par paire.



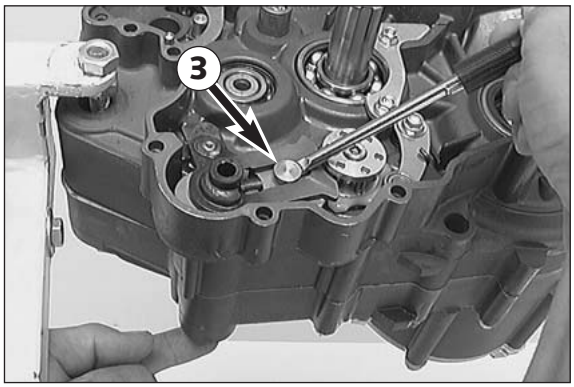
Dépose du kick

– Retirer le circlip ❶ et déposer le pignon intermédiaire.
– Dévisser avec précaution la vis à épaulement ❷, car le ressort de kick est tendu. Détendre le ressort et le décrocher.

! ATTENTION !

QUAND ON DÉCROCHE LE RESSORT DE KICK, IL FAUT FAIRE ATTENTION À NE PAS SE BLESSER, CAR IL SE DÉTEND D'UN COUP.

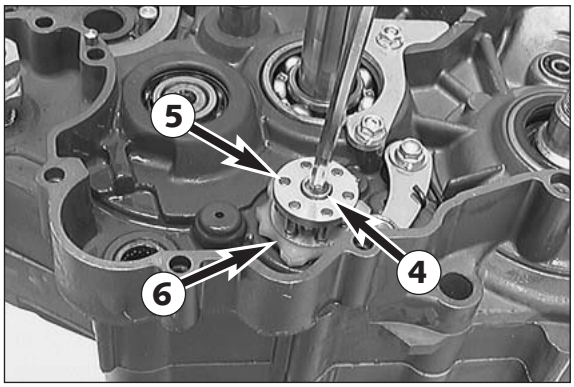
– Sortir du carter l'arbre de kick complet.
– Faire attention à la rondelle qui reste au fond du carter.



Dépose du mécanisme de verrouillage

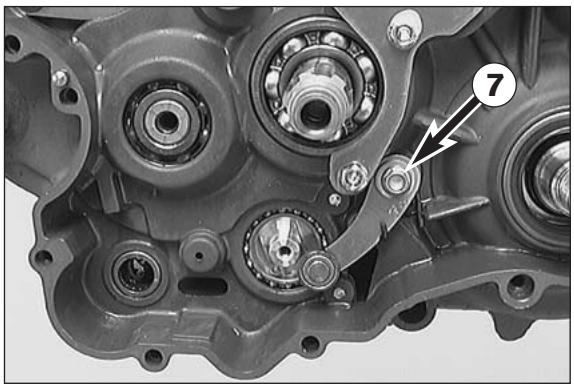
– Avec un tournevis repousser la griffe ❸ de manière à ce qu´elle ne soit plus en prise avec le guide-fourchettes, et retirer alors l´arbre de sélection.

NOTA BENE: Faire attention à la rondelle qui reste au fond du carter.



– Dévisser la vis six-pans creux ❹ et retirer du guide-fourchettes la pièce d'entraînement ❺ et le dispositif de verrouillage ❻.

NOTA BENE: Á partir de modéle 2002 la pièce d'entraînement ❺ et la pièce de verrouillage ❻ existent d'aluminium.

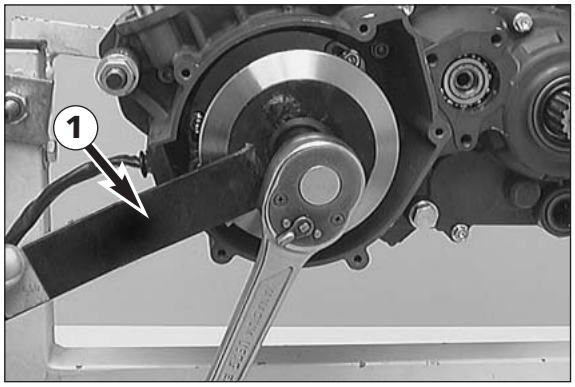


NOTA BENE: Le levier de verrouillage ne doit être sorti que si l'on change le carter.

– Défaire alors la vis ❼ et retirer le levier avec son ressort et coupelle.

Dépose du carter d'allumage

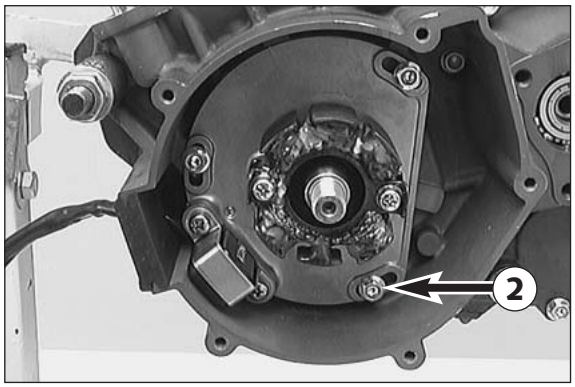
– Enlever les 5 vis et retirer le carter d'allumage avec son joint.



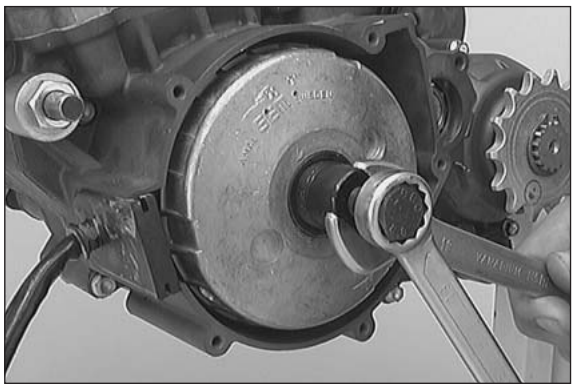
Dépose de l'allumage (Kokusan)

– Maintenir le volant avec un clef ❶ et dévisser l'écrou à épaulement.

– Mettre une protection sur le filetage de l'embiellage, mettre en place l'extracteur et arracher le volant.

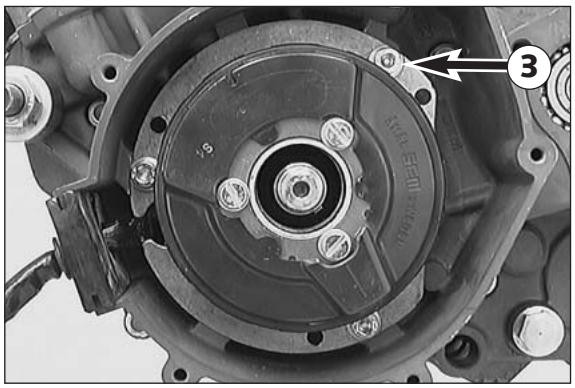


– Enlever les 3 vis ❷ et déposer le stator avec son socle.

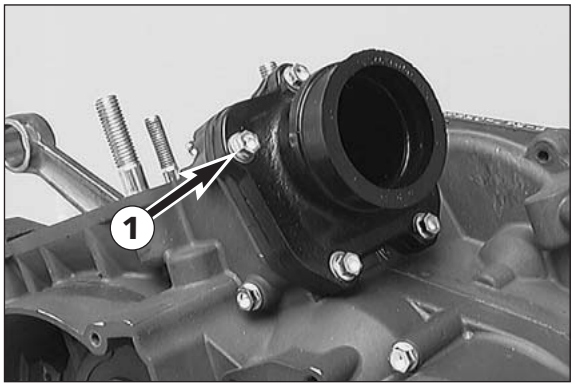


Dépose de l'allumage (SEM)

– Maintenir le volant avec l'outil spécial et dévisser l'écrou à épaulement.
– Mettre l´embout destiné à protéger le filetage de l´embiellage.
– Mettre en place l´extracteur et arracher le volant.

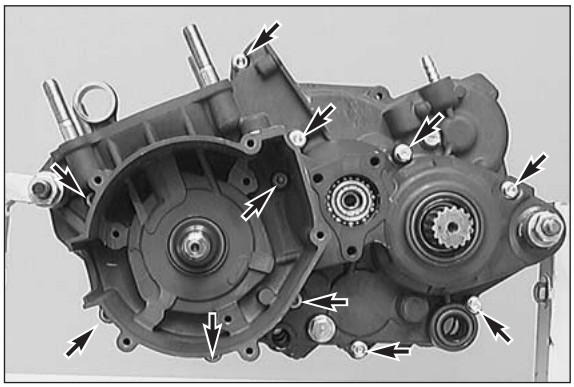


– Dévisser les trois vis à épaulement ❸ et sortir du carter le socle avec le stator.



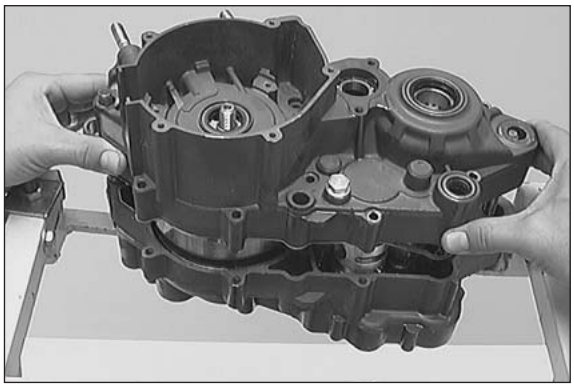
Pipe d´admission, boîte à clapets

– Enlever les 5 vis à épaulement ❶.
– Déposer la pipe avec la boîte à clapets.



Séparer les demi-carters

– Faire basculer de manière à avoir le côté de l´allumage sur le dessus et retirer toutes les vis de fixation.
– Défaire les deux fixations moteur sur le chevalet.

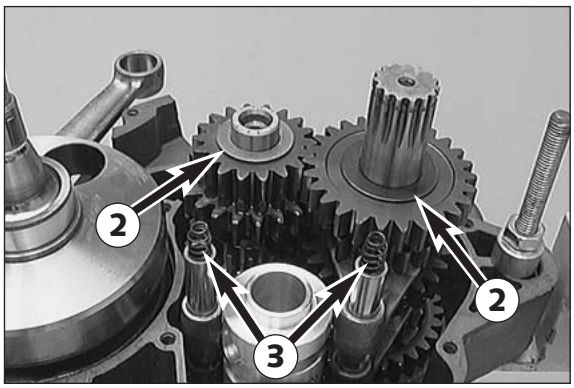


– Soulever le demi-carter droit en saisissant avec des outils appropriés aux renforts prévus dans le carter lors de la fonte, ou bien donner de petits coups avec un maillet en platique sur l´arbre de sortie afin de séparer de l´autre moitié.

! ATTENTION !

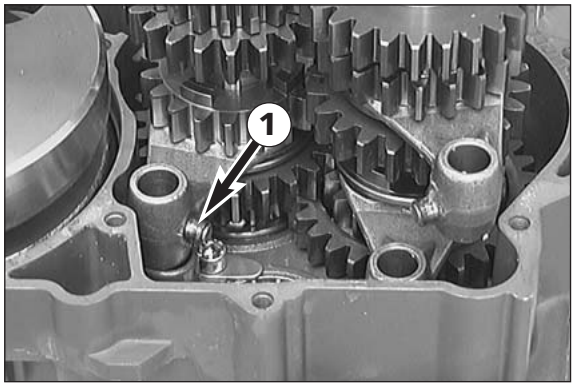
EVITER AUTANT QUE POSSIBLE D´INTRODUIRE UN TOURNEVIS OU UN OUTIL QUELCONQUE ENTRE LES DEMI-CARTERS POUR LES SÉPARER. ON RISQUERAIT FORT D´ABÎMER LES PLANS DE JOINT. ENLEVER LE DEMI-CARTER ET LE JOINT.

NOTA BENE: Faire attention aux rondelles ❷ des arbres de boîte. Elles peuvent rester collées à l´intérieur du carter.



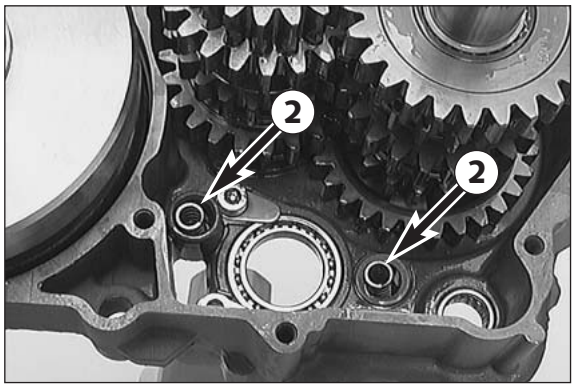
Dépose du mécanisme de sélection et de la boîte

– Retirer des arbres les deux rondelles d'appui ❷.
– Retirer des coulisses les deux ressorts ❸.

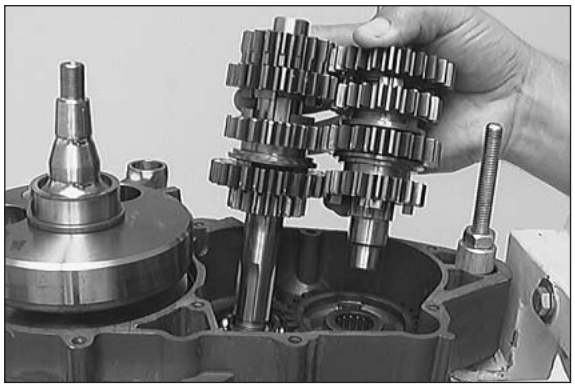


– Sortir les coulisses 2 et pousser les fourchettes sur le côté.
– Sortir le guide-fourchettes 3 de son roulement.
– Enlever les fourchettes.

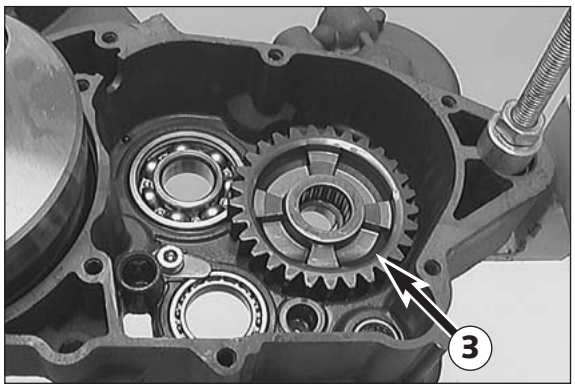
NOTA BENE: Lors de la dépose, faire attention aux petits rouleaux ❶ sur les tétons des fourchettes. En effet, ils peuvent rester collés dans le guide-fourchettes.
Les fourchettes de l'arbre de sortie sont certes identiques, mais si on les réutilise, il faut les remettre dans la même position. Il faut donc les repérer au démontage.



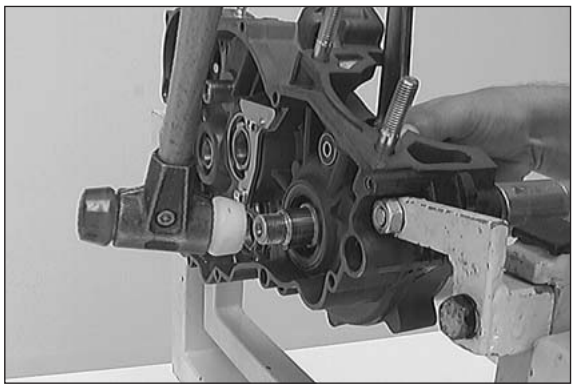
– Retirer du carter les deux ressorts ❷.



– Faire sortir ensemble de leur roulement l'arbre primaire et l'arbre de sortie.



– Sortir du carter le pignon fou de 1ère ❸ avec la cage à aiguilles et les deux rondelles d'appui.



Dépose de l'embiellage

– Faire sortir l'embiellage de son roulement (éventuellement en tapant légèrement avec un maillet en plastique en bout du vilebrequin).

– Retirer le joint torique.

– Nettoyer toutes les pièces et contrôler si elles ont de l´usure. Les remplacer si nécessaire.

REMARQUE: Lors d´un démontage complet du moteur, il est préférable de remplacer tous les joints, joints spi, joints toriques de même que les roulements.

TRAVAUX SUR CERTAINS ÉLÉMENTS 5

SOMMAIRE

DEMI-CARTER DROIT 5-2
DEMI-CARTER GAUCHE 5-3
EMBIELLAGE 5-4
MASSES D'ÉQUILIBRAGE, MESURAGE DE LA VALEUR EXTÉRIEURE . . .5-4
PISTON 5-4
JEU À LA COUPE 5-4
VÉRIFICATION DE L'ÉTAT D'USURE DU CYLINDRE 5-5
CYLINDRE EN ÉCHANGE STANDARD 5-5
REVÊTEMENT NIKASIL DU CYLINDRE 5-5
SYSTÈME DE VALVE À L'ÉCHAPPEMENT 5-6
ASSEMBLAGE DU CYLINDRE 5-6
COMMANDE DE LA VALVE À L'ÉCHAPPEMENT, CARTER D'EMBRAYAGE . .5-8
ASSEMBLAGE DU CARTER D'EMBRAYAGE 5-8
BOÎTE À CLAPETS, PIPE D'ADMISSION 5-9
EMBRAYAGE 5-10
REMPLACEMENT DE LA CLOCHE 5-11
MÉCANISME DE SÉLECTION 5-12
ASSEMBLAGE DE L'ARBRE DE SÉLECTION 5-12
ALLUMAGE (KOKUSAN) 5-13
VÉRIFICATION DU STATOR ET DU CAPTEUR (KOKUSAN) 5-13
ALLUMAGE (SEM) 5-14
VÉRIFICATION DU STATOR (SEM) 5-14
BOÎTE DE VITESSES 5-15
ASSEMBLAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE 5-15
ASSEMBLAGE DE L'ARBRE DE SORTIE 5-16
MÉCANISME DE KICK 5-17
ASSEMBLAGE DE L'ARBRE DE KICK 5-17

Carter

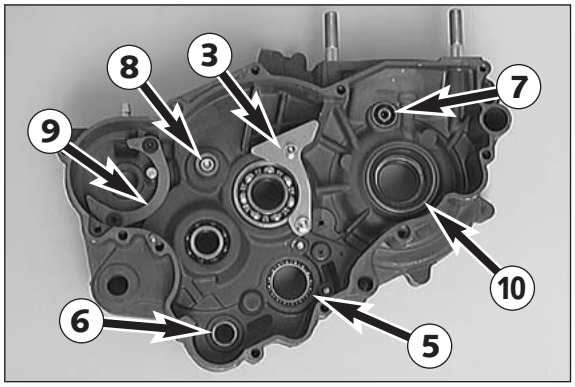
NOTA BENE: Avant de commencer le travail, il faut lire complètement le chapitre qui suit. Ainsi on pourra voir comment procéder pour monter les roulements en ne chauffant qu'une seule fois les demi-carters.

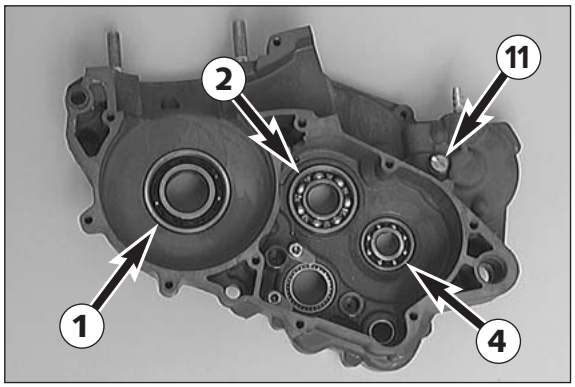
Lorsqu'on extrait les roulements ou, si on ne peut faire autrement, lorsqu'on les chasse au marteau, il faut faire attention à ce que les carters reposent sur un plan de travail assez large pour que toute la face du joint appuie (on aura au préalable enlevé les douilles de centrage), afin qu'elle ne soit pas endommagée. Il est recommandé d'utiliser une planche de bois pour ce travail.

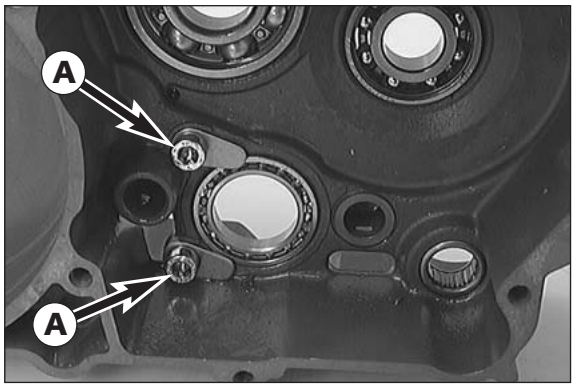
Normalement les roulements et les joints spi ne doivent pas être emmanchés avec un marteau. Si on ne dispose pas de presse, on utilisera pour le moins un jet approprié. De toute façon, lorsque la température est d'environ 150° C, les roulements rentrent d'eux-mêmes au fond de leur logement.

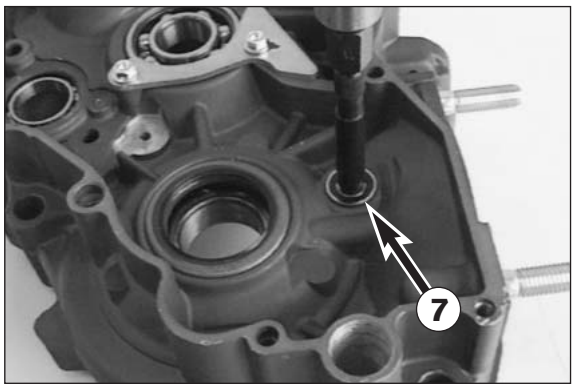
S'ils ne tiennent pas bien en place lorsque le carter s'est refroidi, il est vraisemblable qu'ils tourneront dans leur logement lorsque le carter chauffera. Dans ce cas il faudrait remplacer le carter.

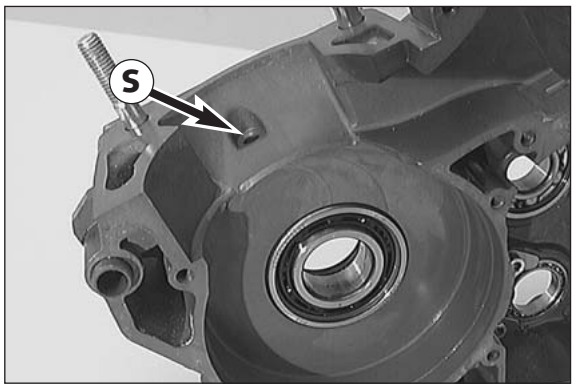
Art No 3206004 -F











Demi-carter droit

– Retirer tous les joints spi et chauffer le demi-carter dans un four à environ 150° Celsius.

Roulement à billes de l'embiellage ❶
Sortir le vieux roulement à billes par l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée. Le côté ouvert de la cage doit être vers le bas (vers l'extérieur).

Roulement à billes de l'arbre primaire ❷
Enfoncer le nouveau de l'intérieur jusqu'en butée. Le côté ouvert de la cage doit être vers l'intérieur.

! ATTENTION !

ENFONCER LE ROULEMENT CONTRE LA TÔLE DE MAINTIEN ❸ SANS FORCER SINON ELLE RISQUE DE SE TORDRE. LA CONSÉQUENCE EN SERAIT UN JEU AXIAL TROP IMPORTANT POUR L'ARBRE PRIMAIRE.

Roulement à billes de l'arbre de sortie ❹
Mettre le nouveau roulement de l'intéreur jusqu'en butée. Le côté ouvert de la cage doit être vers l'intérieur.

Roulement à billes du guide-fourchettes ❺
Enlever la vis de maintien Ⓐ et sortir le roulement à la presse vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau roulement de l'intérieur et jusqu'en butée. Remettre la vis de maintien en la freinant à la Loctite 243.

Bague à aiguilles de l'arbre de sélection ❻
Sortir la bague à la presse vers l'intérieur. Enfoncer la nouvelle bague de l'extérieur de manière à ce qu'elle affleure.

Roulement à billes de la commande centrifuge ❼
Si l'on frappe le carter sur une planche de bois plane lorsqu'il a atteint 150°, en général les roulements sortent tout seuls de leur logement. Si be-soin est, on utilisera pour ce roulement un extracteur intérieur de 6 mm pourvu d'une masse à inertie (Cf. Figure). Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée.

Axe du pignon intermédiaire ❽
L'expérience a montré qu'il n'est jamais nécessaire de changer cet axe. Il est déconseillé de l'enlever pour le mettre dans un nouveau carter, car il est presque impossible de le démonter sans l'abîmer.

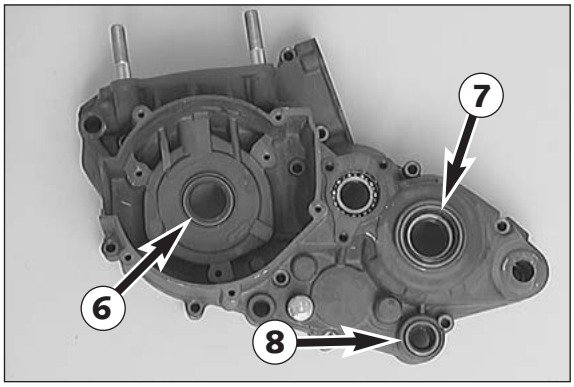
Tôle du mécanisme de kick ❾
Lorsqu'on change cette tôle il faut enduire les vis de Loctite 243.

Joint spi de l'embiellage ❿
Enfoncer le joint spi neuf par l´extérieur, avec la lèvre vers l´intérieur.

Vis de butée du kick ⓫
Quand on monte la vis de butée il faut l'enduire de Loctite 243.

Tôle de maintien ❸
Quand on change cette tôle il faut freiner les 2 vis à la Loctite 243.

– Après ces opérations on vérifiera que le trou de graissage Ⓢ pour le roulement d'embiellage n'est pas obstrué.

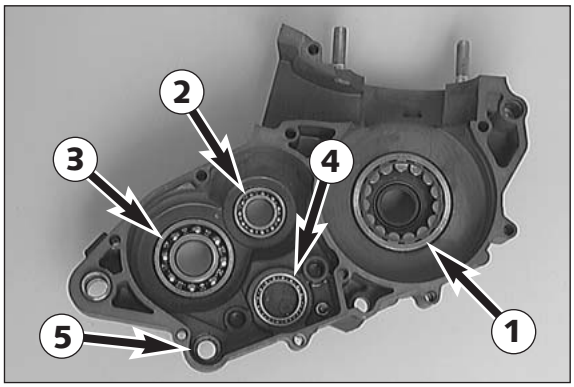


Demi-carter gauche

– Retirer tous les joints spi et chauffer le demi-carter dans un four à environ 150° Celsius.

Roulement à rouleaux de l'embiellage ❶
Sortir le vieux roulement à la presse vers l'intérieur. Enfoncer le nouveau jusqu'en butée. La bague intérieure se trouvant sur l'embiellage doit également être changée (cf. paragraphe concernant l'embiellage).

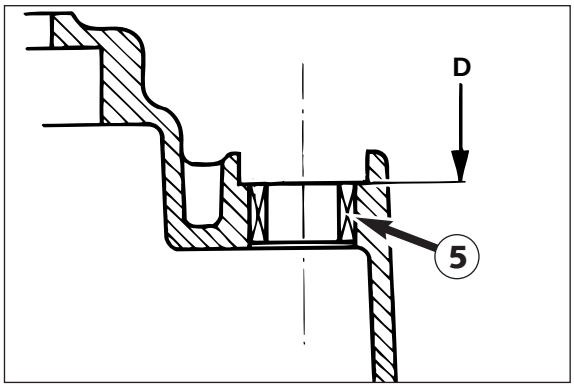
Roulement à aiguilles de l'arbre primaire ❷
Faire sortir le vieux roulement à billes par l'intérieur; enfoncer le roulement neuf par l'intérieur et jusqu'en butée.



Roulement a billes de l'arbre de sortie ❸
Sortir le vieux roulement à la presse vers l'intérieur. Mettre le nouveau par l'intérieur jusqu'en butée.

Roulement a billes du guide-fourchettes ❹
Quand le demi-carter a été porté à 150°, le roulement sort de lui-même de son logement. Si besoin est, frapper le demi-carter sur une planche de bois plane. Enfoncer le nouveau roulement jusqu'en butée.

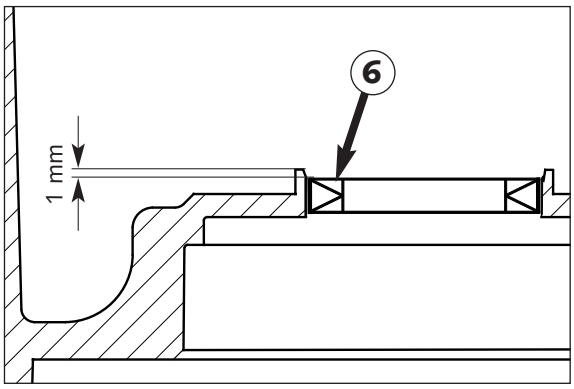
Bague a aiguilles de l'arbre de sélection ❺
Enlever le joint spi et enfoncer la bague à changer vers l'intérieur. Enfoncer la nouvelle bague de l'extérieur jusqu'à l'épaulement Ⓓ.



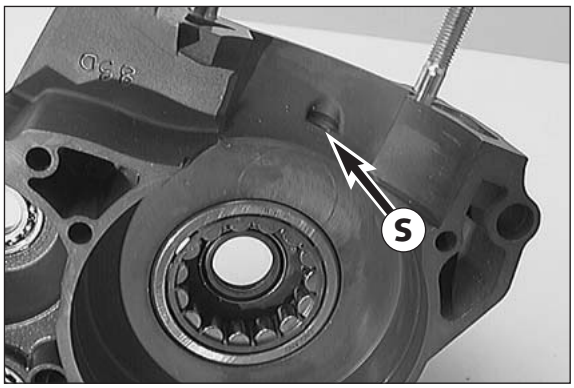
Joint spi de l'embiellage ❻
Enfoncer le joint spi neuf par l´extérieur, avec la lèvre vers l´intérieur. Le joint doit se situer à 1 mm en dessous du bord de l'épaulement. Voir croquis.

Joint spi de l'arbre de sortie ❼
Enfoncer le nouveau joint spi de manière à ce qu'il affleure.

Joint spi de l'arbre de sélection ❽
Enfoncer le nouveau joint spi de manière à ce qu´il affleure.



Lorsque le demi-carter s'est refroidi, les roulements doivent bien tenir en place.



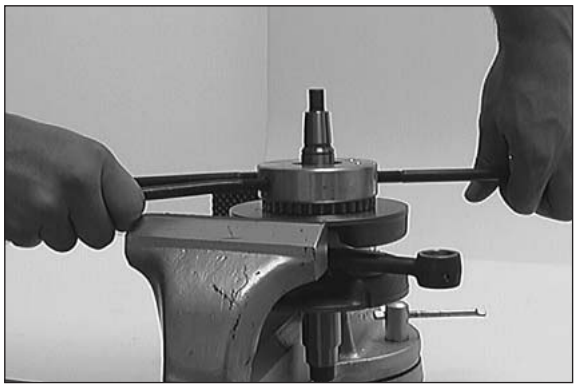
– Après ces opérations, on vérifiera si le trou de graissage Ⓢ pour le roulement d'embiellage n'est pas obstrué.

Embiellage

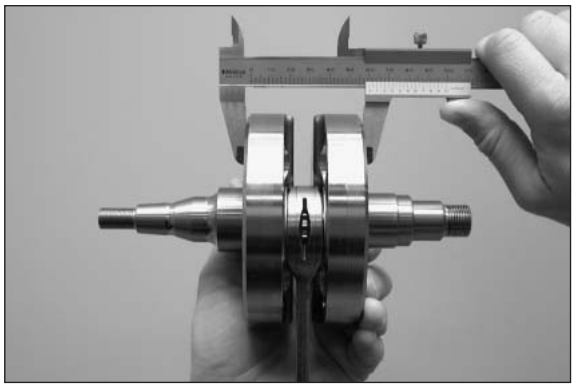
– Si l'on a changé le roulement à rouleaux il faut changer aussi la bague intérieure qui est contre la masse d'équilibrage.
– Chauffer l'outil 584.29.037.040 à environ 150° Celsius sur une plaque et l'enfiler aussitôt sur la bague intérieure. Bien faire porter l'outil sur la bague pour favoriser la transmission de la chaleur et extraire la bague.
– Pour le montage de la nouvelle bague, faire chauffer à nouveau l'outil à environ 150° Celsius. Enserrer la nouvelle bague et l'enfiler aussitôt sur la portée de l'embiellage.

! ATTENTION !

NE JAMAIS PRENDRE L'EMBIELLAGE DANS L'ÉTAU PAR UNE PORTÉE OU UNE MASSE AFIN DE LE BLOQUER POUR ENFONCER LA BAGUE. LES MASSES NE CONSERVERAIENT PLUS LEUR ÉQUERRAGE ET LE ROULEMENT DE TÊTE DE BIELLE SERAIT ENDOMMAGÉ, SI BIEN QUE L'EMBIELLAGE DEVIENDRAIT INUTILISABLE.



NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire d'effectuer un calage.



Masses d'équilibrage, mesurage de la valeur extérieure

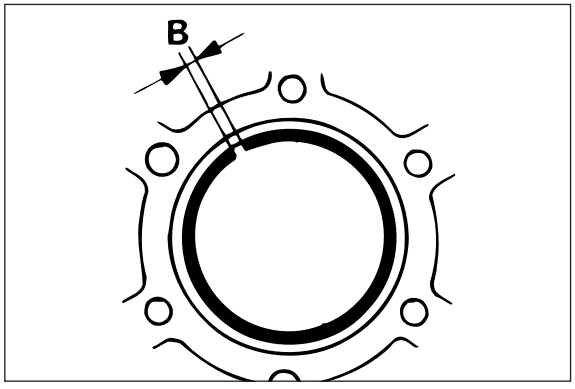
Avec un pied à coulisse, mesurer la distance extérieure des masses d'équilibrage, comme cela est indiqué sur l'illustration.

Valeur extérieure : 60 mm +/- 0,05 mm

Piston

Si l'on veut utiliser un piston qui a déjà servi, il faut vérifier les points suivants:

1. Jupe: rechercher d'éventuelles traces (serrages). Les traces légères peuvent être enlevées avec une pierre douce.
2. Gorges des segments: Les segments ne doivent pas coincer dans leur gorge. Pour nettoyer celles-ci, on peut employer un vieux segment ou une toile émeri (grain 400).
3. Les arrêtoirs des segments doivent être bien fixés et ne doivent pas être usés.
4. Segments: Vérifier l'état et le jeu à la coupe.

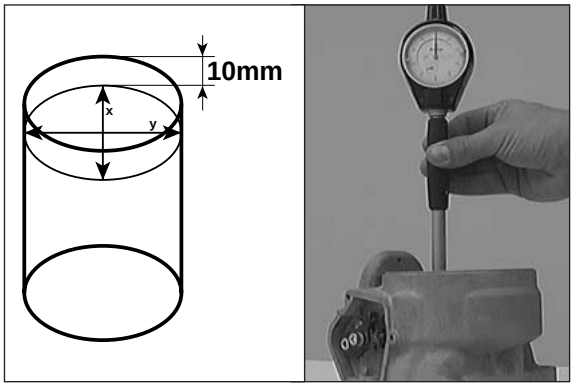


Jeu à la coupe

– Enfiler le segment dans le cylindre et le mettre en place avec le piston (à environ 10 mm du bord supérieur du cylindre).
– Avec une cale on mesure le jeu à la coupe Ⓑ.

Jeu à la coupe: max. 0,40 mm

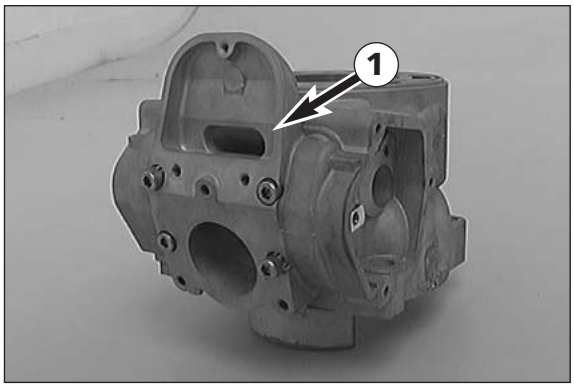
NOTA BENE: Si ce jeu est plus important que ce qui est indiqué, il faut vérifier l'état du cylindre et du piston. Si ces derniers restent dans les cotes de tolérance, remplacer le segment.



Vérification de l'état d'usure du cylindre

Pour déceler une usure du cylindre, on mesure l'alésage avec un micromètre à environ 10 mm du bord supérieur. Effectuer un relevé à plusieurs endroits pour repérer une ovalité éventuelle.

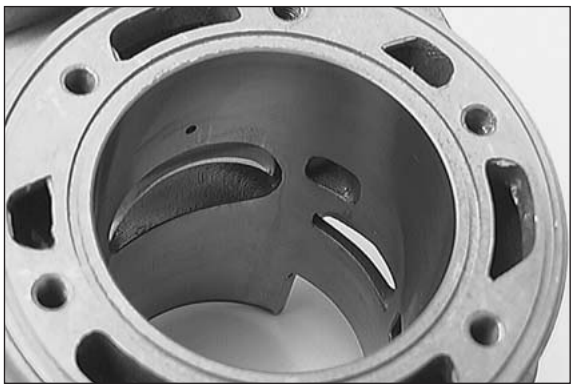
Cylindrée	Alésage du cylindre Ø	Piston
250	67,500 - 67,512	1
	67,513 - 67,525	2
300	72,000 - 72,012	1
	72,013 - 72,025	2
380	78,000 - 78,012	1
	78,013 - 78,025	2
250 à partir du mod. 2000	66,340 - 66,350	1
	66,351 - 66,360	2
300 à partir du mod. 2000	71,940 - 71,950	1
	71,951 - 71,960	2



Cylindre en échange standard

NOTA BENE: Si le diamètre du cylindre est supérieur à par ex. 66,360 mm, il faut refaire le revêtement intérieur ou remplacer le cylindre.

Avant de refaire le traitement du cylindre, il faut démonter toutes les pièces de la valve d'échappement. La pièce intermédiaire ❶ reste sur le cylindre.
La taille du piston est frappée sur la calotte.

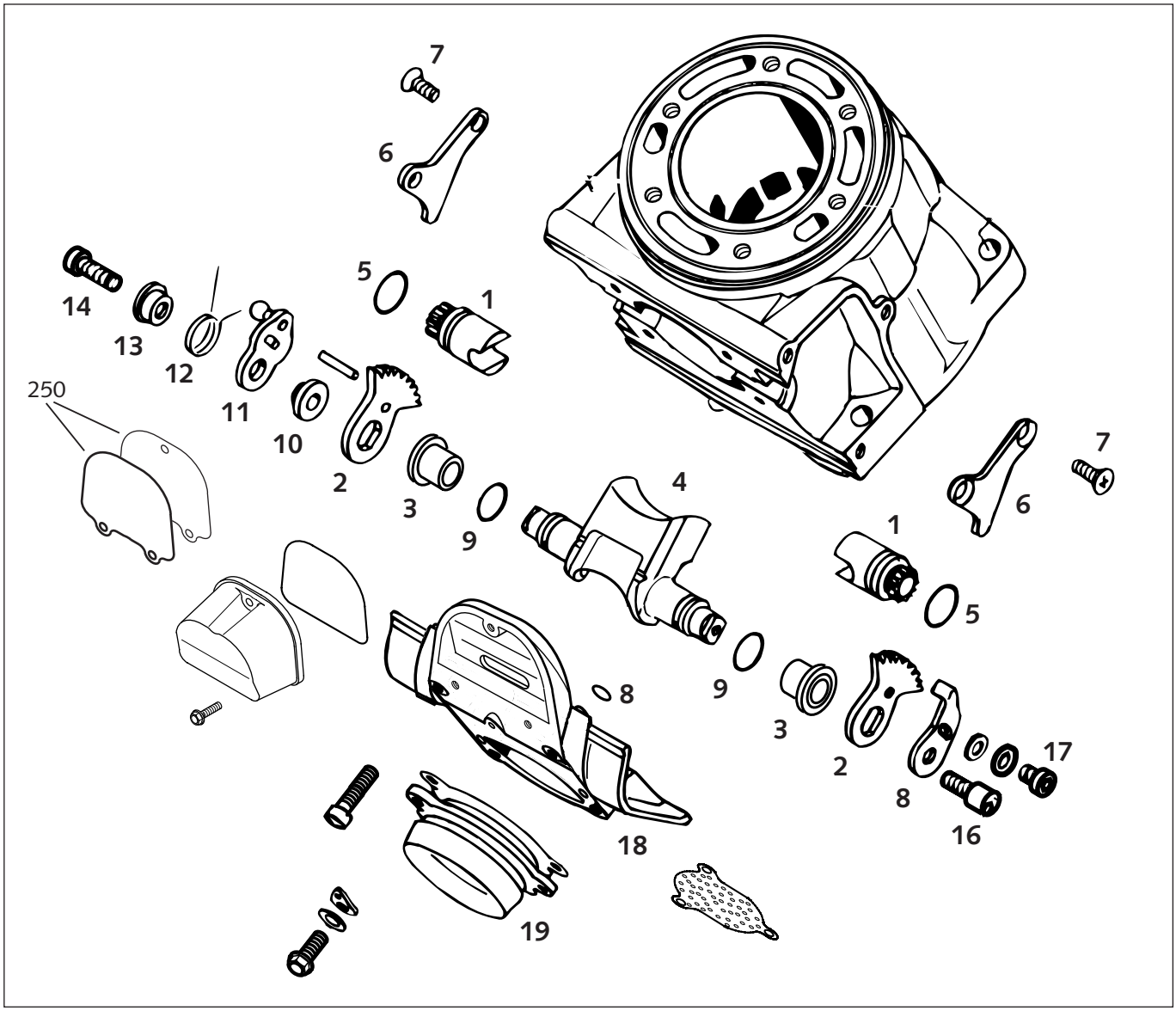


Revêtement Nikasil du cylindre

„Nikasil" est un nom propre désignant un revêtement mis au point par la société Mahle, qui fabrique aussi des pistons. Le nom est dérivé de celui des deux matériaux entrant dans la composition, à savoir le nickel qui forme une couche dans laquelle est emprisonné un carbure de silicium particulierement dur.

Les avantages principaux du revêtement Nikasil sont:
- une bonne dissipation de la chaleur
- et donc un bon rendement
- une usure réduite et un gain de poids.

NOTA BENE: Lorsque la couche de Nikasil est usée elle peut être refaite pour un prix modique, à condition toutefois que le cylindre ne soit pas abîmé.



Système de valve à l'échappement

Démonter toutes les pièces, les nettoyer, vérifier leur état et leur usure.

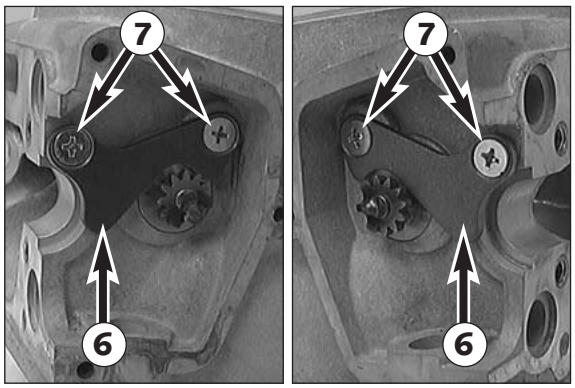
Axes de command ❶ Vérifier le jeu des axes de commande dans leur bague. Enlever les dépôts de calamine.

Secteurs dentés ❷ Vérifier l'état d'usure des dents des secteurs dentés et des axes de commande.

Bagues de roulement ❸ Les bagues doivent tourner facilement sur les portées du volet.

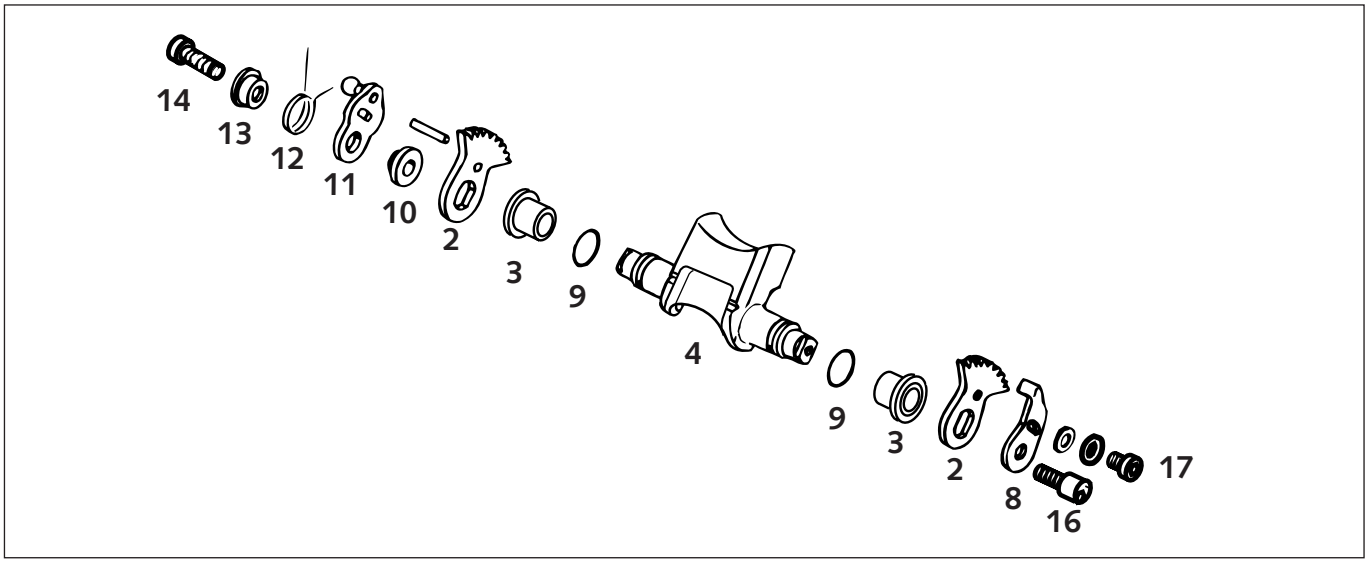
Valve ❹ Nettoyer la valve enlever la calamine. La valve ne doit pas toucher les parois du canal d'échappement.
Joints toriques en silicone ❻

Vérifier les joints toriques en silicone ❺, ❽ + ❾.



Assemblage du cylindre

- Mettre en place les joints toriques en silicone (16x2 mm) ❺ sur les axes de commande et les graisser.
- Enfiler les axes de commande ❶ dans le cylindre et monter les tôles de maintien ❻. Les vis à tête fraisée ❼ doivent être freinées à la Loctite 243.

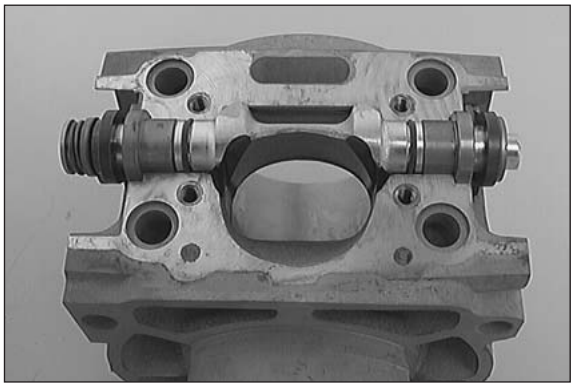


– Enfiler les joints toriques au silicone (15X1,5 mm) ❾ sur la valve et les graisser.
– Graisser légèrement les bagues ❸ et les enfiler sur le volet.
– Mettre en place les secteurs dentés ❷. (Celui avec le doigt va à droite).

– A droite, mettre en place en bout de la valve la bague ❿ avec l'épaulement vers l'extérieur, le levier de commande ⓫ avec la rotule vers l'extérieur, le ressort ⓬ avec le brin court vers l'extérieur, et enfin la bague ⓭ faisant coupelle pour le ressort.
– Enduire la vis six-pans creux ⓮ de Loctite 243 et la visser d'environ 5 tours. Accrocher le brin court du ressort au téton sur le cylindre (cf. figure), et finir de serrer la vis.

– Monter la tôle de butée ❽ à gauche. Mettre de la Loctite 243 sur le filetage des deux vis (⓰ et ⓱) et mettre celles-ci en place.

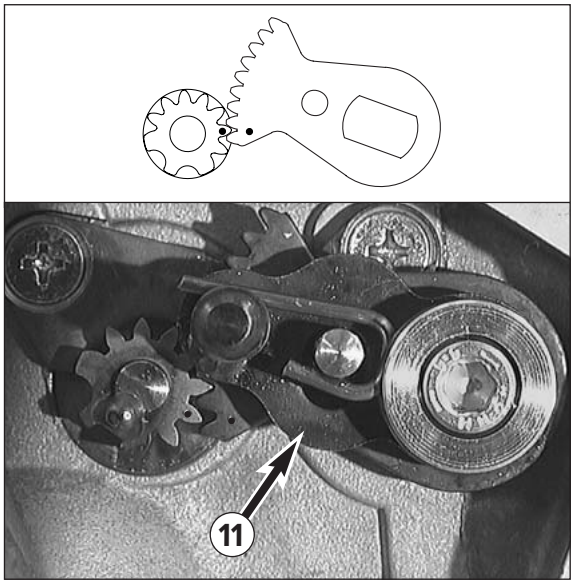
– Faire tourner les axes de commande ❶ de manière à ce que les canaux soient grand ouverts et qu'on ne voit pas d'arêtes.

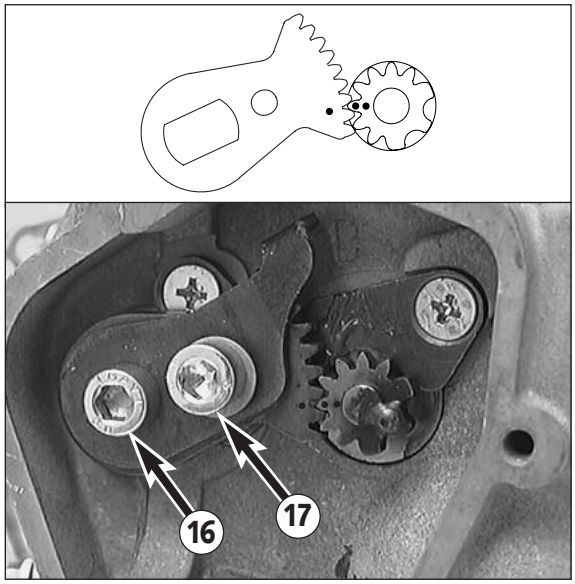


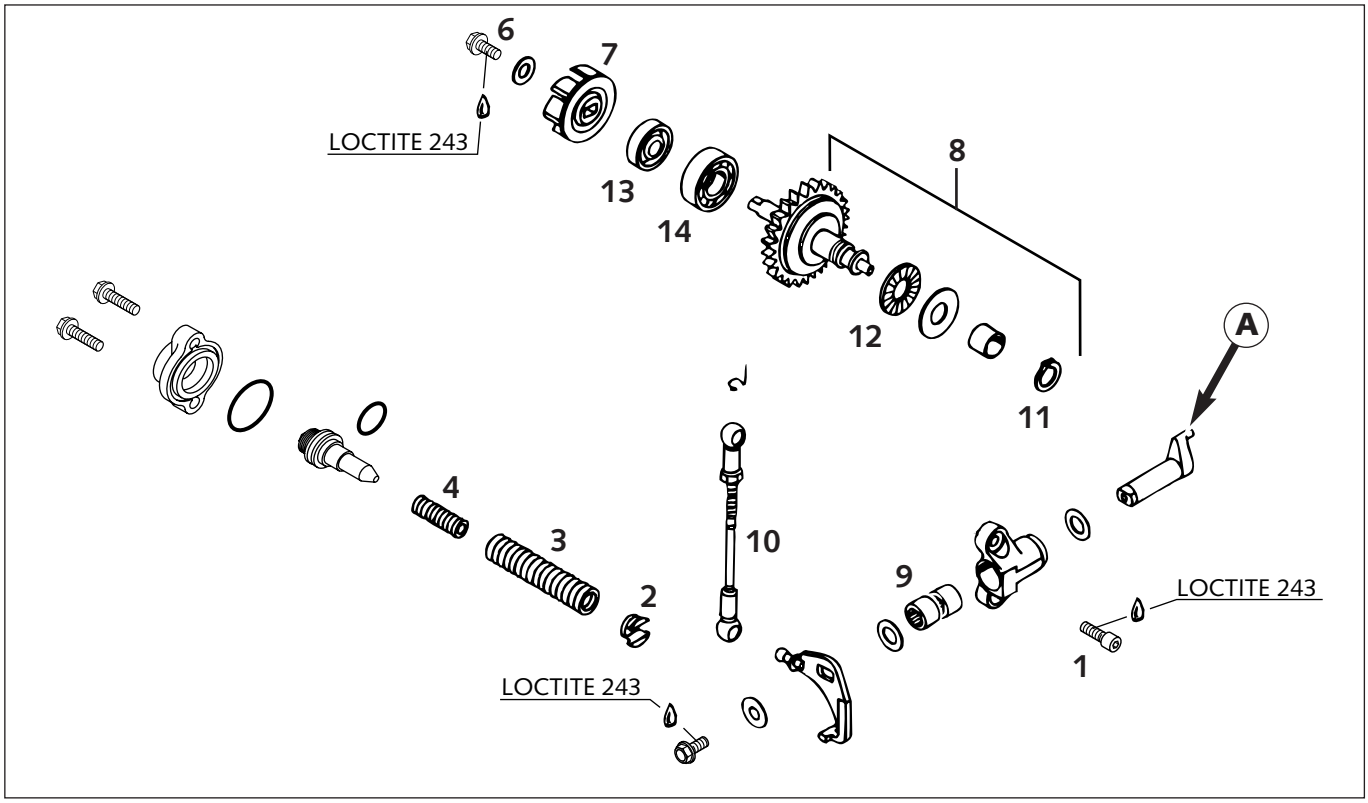
– Mettre la valve en place dans le cylindre. Mettre les secteurs dentés en prise avec les axes de commande de manière à ce que les repères soient en face l'un de l'autre quand la valve est ouverte (relevée complètement vers le haut). Contrôler également si les deux axes de commande libèrent bien tout le passage quand la valve est ouverte.
– Enduire légèrement le plan de joint de silicone (11,3x2,4 mm) et mettre en place la pièce intermédiaire ⓲.
– Monter la bride d'échappement ⓳ et la pièce d'accrochage du ressort. Sur les modèles bridés, ne pas oublier de mettre en place le dispositif de bridage.

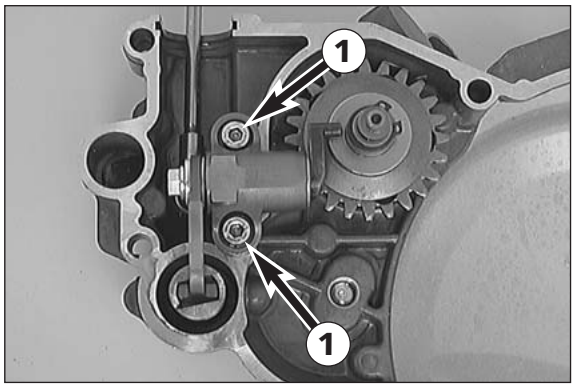
– Pour finir, on vérifie qu'il n'y a pas de point dur dans tout le système de commande.

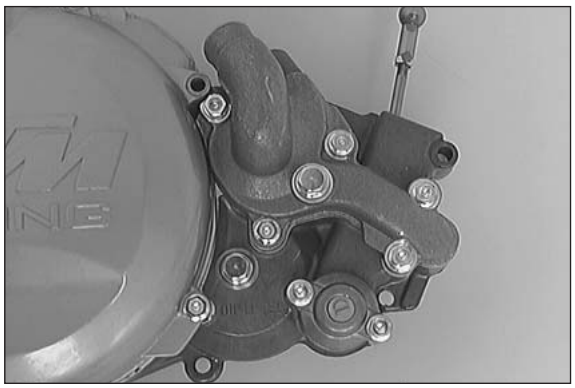
NOTA BENE: En poussant un peu sur le levier ⓫, on doit pouvoir dépasser la position déterminée par le ressort.

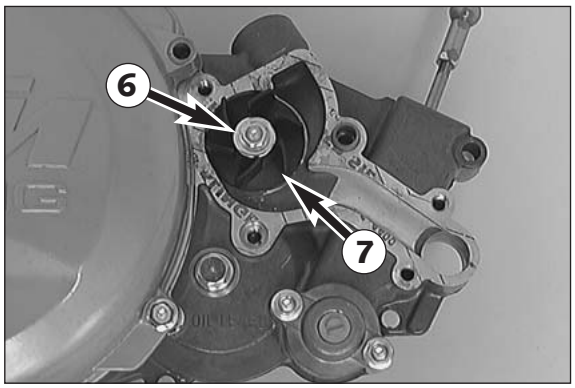












Commande de la valve à l'échappement, carter d'embrayage

- Enlever les vis ❶ et retirer le boîtier.
- Retirer du carter d'embrayage la coupelle ❷, le ressort de réglage ❸ et le ressort auxilliaire ❹.
- Retirer le couvercle de pompe, enlever la vis ❻ et déposer le rotor de pompe ❼.
- Alors seulement il est possible de retirer la commande centrifuge ❽.
- Nettoyer toutes les pièces et vérifier leur état.

Vérifier que le levier de commande a un jeu correct et n'a pas de point dur dans son roulement ❾.

Vérifier l´état d´usure du téton Ⓐ de l´axe de commande.

Jeu des rotules de la tringle ❿.

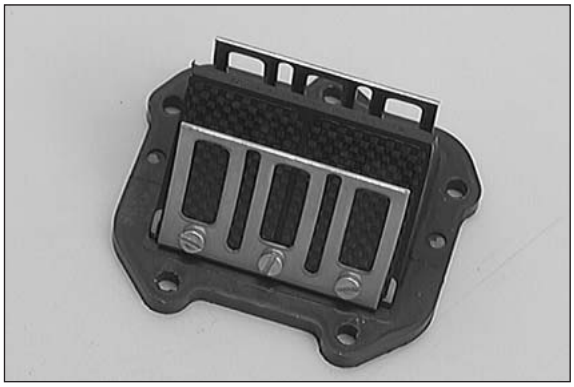
Enlever le circlip ⓫ et vérifier l'état des butées ⓬ et des rondelles.

Si l'on change le joint spi de Ia pompe ⓭, il faut enduire son bord extérieur de Loctite 243.

Vérifier l'état du roulement à billes ⓮.

Assemblage du carter d'embrayage

- Graisser le joint spi de la pompe à eau ⓭ et mettre en place la commande centrifuge ❽.
- Mettre en place dans le carter le ressort de réglage ❸, le ressort auxiliaire ❹ et la coupelle ❷.
- Monter la pièce d´ancrage avec le levier de commande et la tringle. Veiller à ce que le levier de commande prenne bien entre les butées à aiguilles de la commande centrifuge. Freiner les 2 vis ❶ à la Loctite 243.
- Mettre le rotor de pompe ❼, enduire la vis ❻ de Loctite 243 et la monter avec sa rondelle.
- Mettre en place les bagues de centrage du couvercle de pompe.
- Mettre le joint et fixer le couvercle avec les 5 vis.

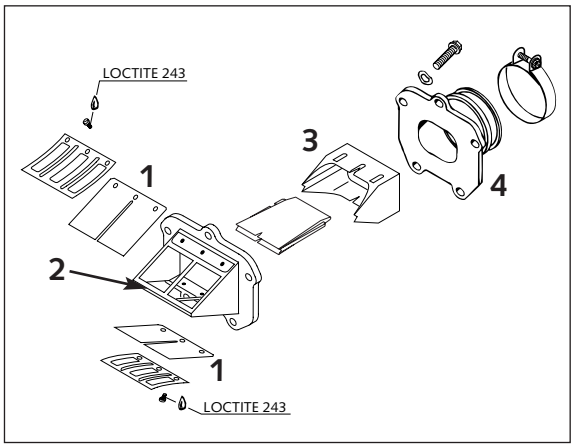


Boîte à clapets, pipe d´admission

NOTA BENE: Avec le tremps les languettes ❶ perdent peu à peu de leur élasticité, ce qui cause une perte de puissance.
Remplacer les languettes usées ou abîmées.
Si les plans de joint de la boîte à clapets ❷ sont abîmés, il faut remplacer l'ensemble.

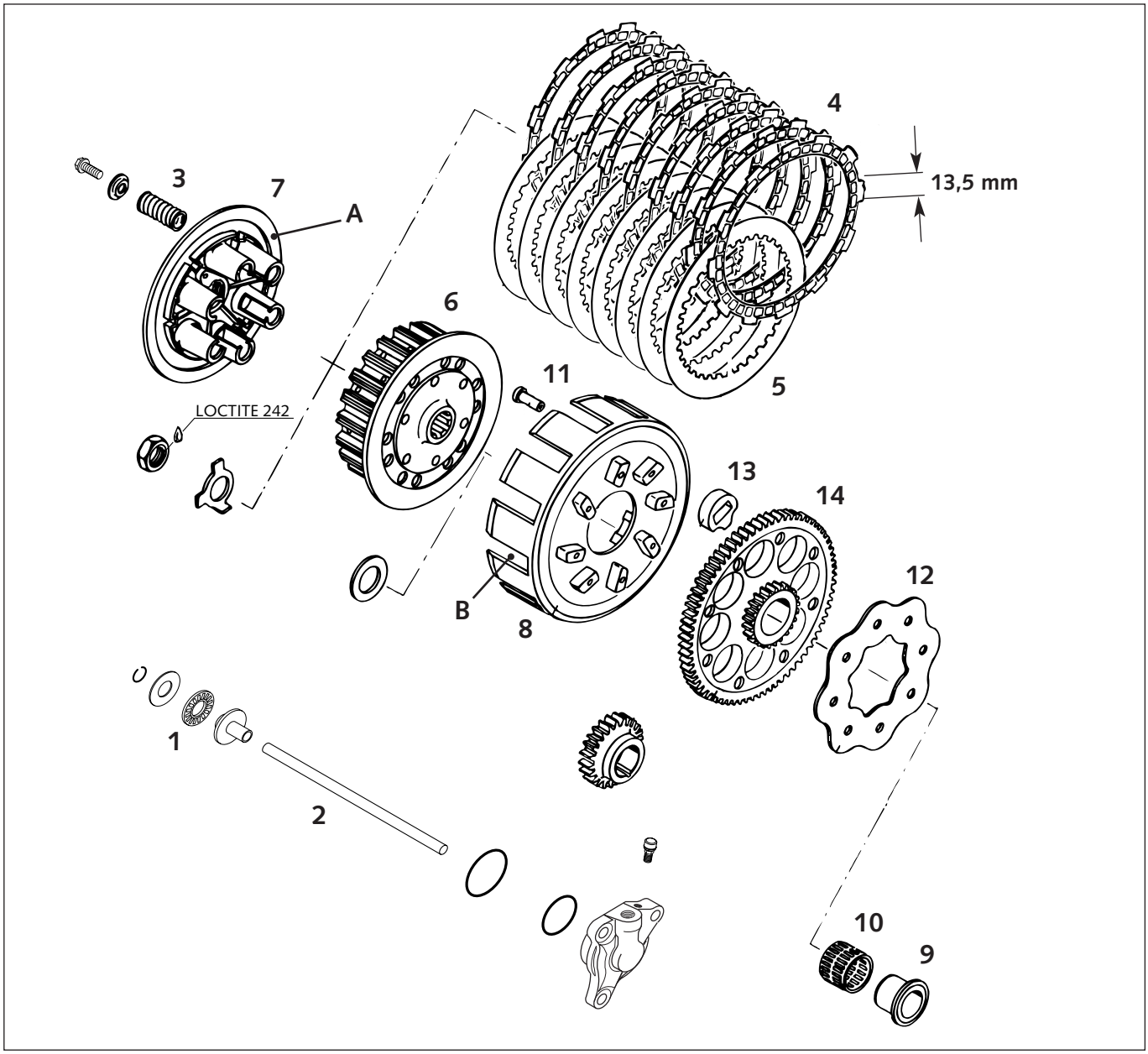
! ATTENTION !

TOUTES LES VIS DU SYSTÈME DOIVENT ÊTRE FREINÉES À LA LOCTITE 243.



Pièce ❸
Vérifier que la pièce est bien en place et qu'elle n'est pas abîmée.

Pipe d'admission ❹
Vérifier l'état de la pipe, en particulier elle ne doit pas être fendue.



Embrayage

Butée ❶ Vérifier l'usure

Tige ❷ Vérifier l'usure. Longueur minimale : 199 mm (neuve : 199,80 mm).

Ressorts ❸
Longueur du ressort minimale 42,5 mm (neuf 43 mm). Remplacer les 6 ressorts si nécessaire.

9 disques garnis ❹
Epaisseur minimale 2,60 mm (neufs 2,70 mm). Doivent être plans. Le décrochement prenant dans la cloche doit avoir une longueur d'au moins 13,50 mm.

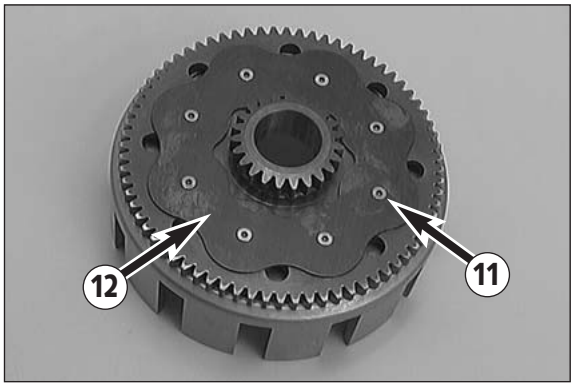
8 disques acier ❺
Doivent être plans et en bon état.

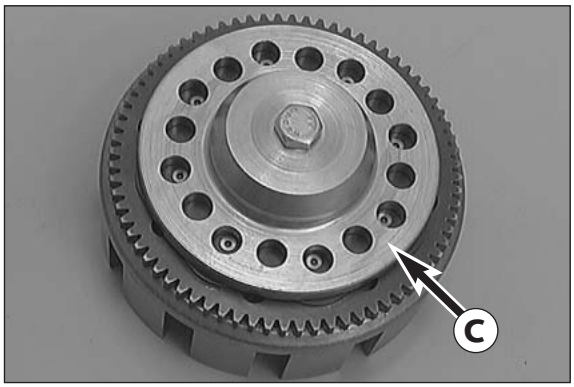
Noix ❻
Les points de contact des disques acier et de la noix ne doivent pas présenter un creux supérieur à 0,50 mm.

Plateau de pression ❼
Vérifier qu'il n'y a pas de défaut mécanique de la surface Ⓐ d'appui du disque garni contre le plateau de pression. Il ne doit pas non plus y avoir de rayures.

Cloche ❽
Vérifier l'état des points de contact des disques garnis contre la cloche. Si les creux sont supérieurs à 0,50 mm, il faut changer la cloche (voir ci-dessous).

Vérifier l'usure de la bague intérieure ❾ et de la cage à aiguilles ❿.



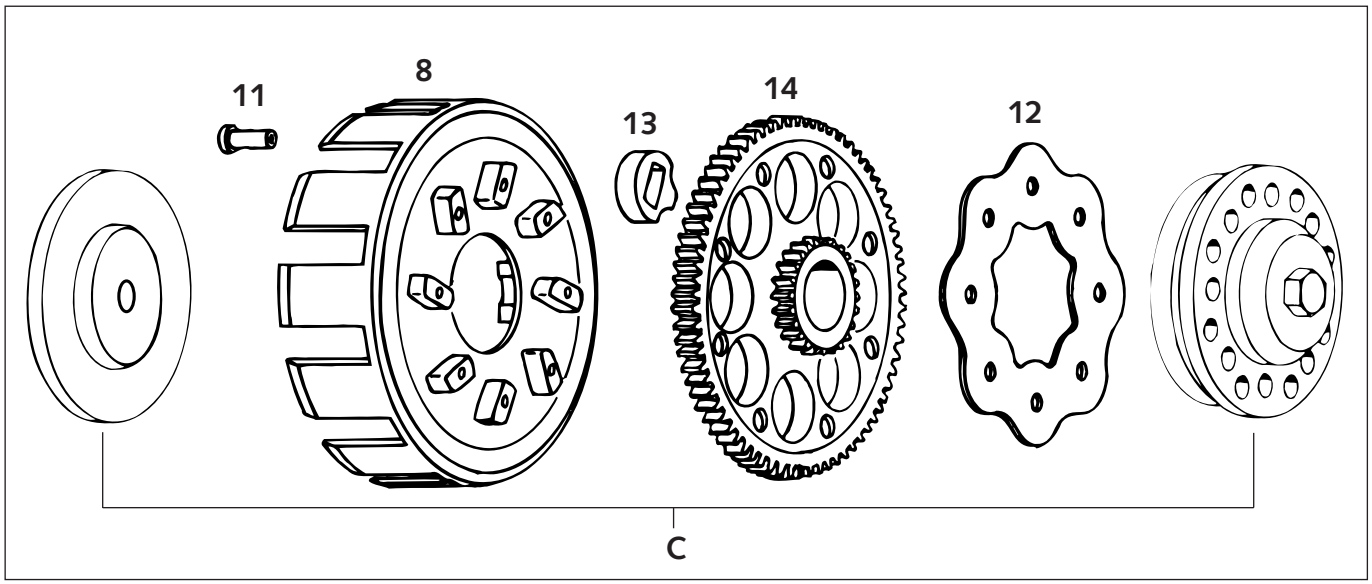


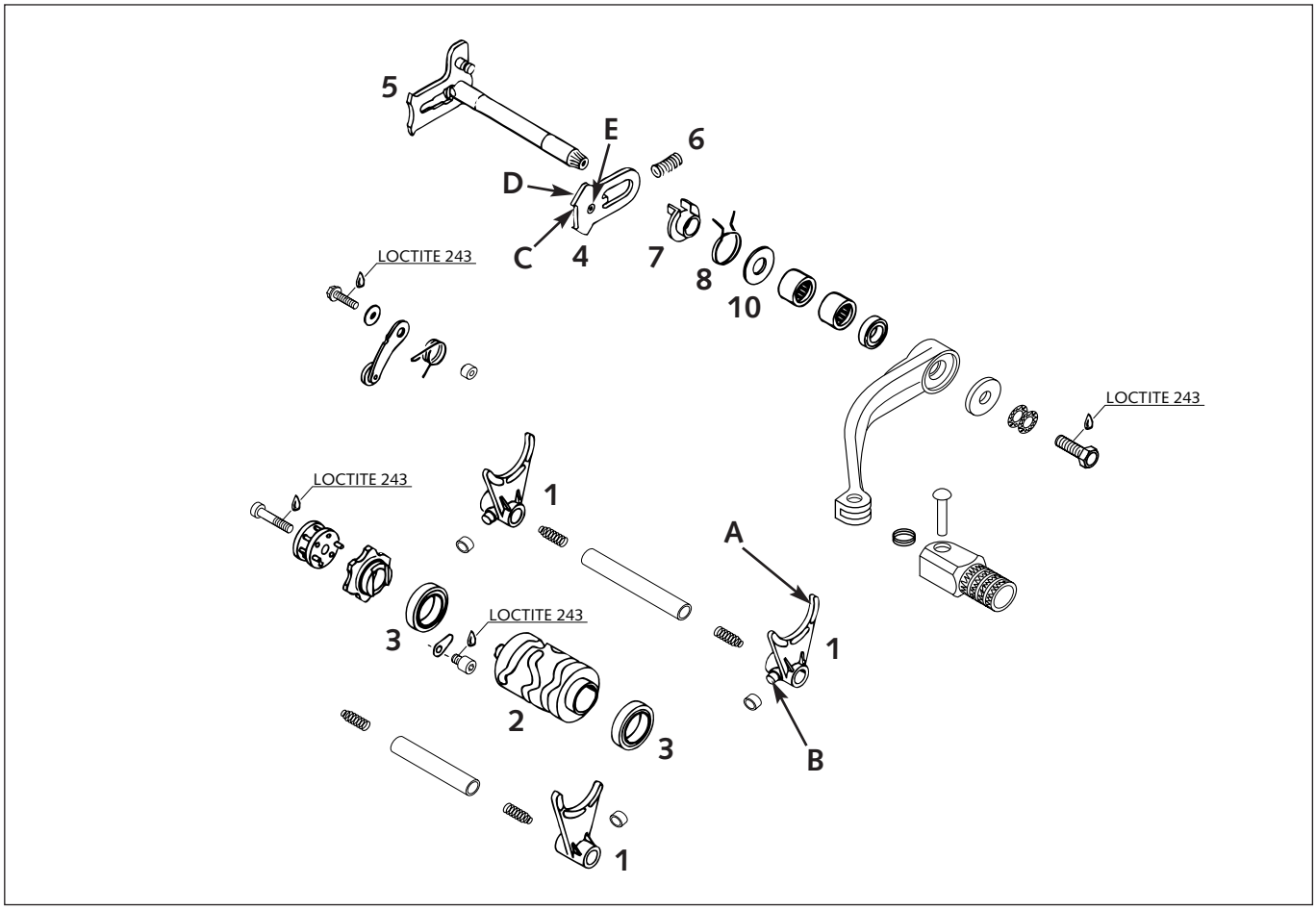
Remplacement de la cloche

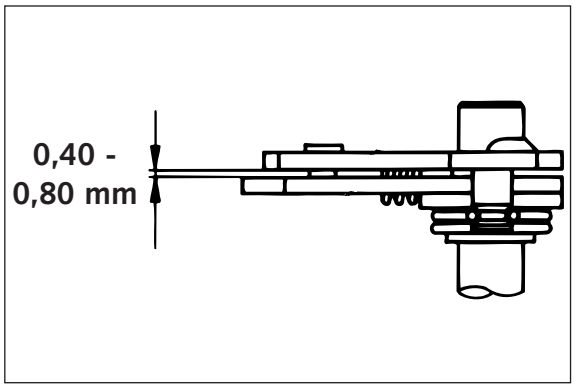
– Faire sauter les rivets ⓫ en les percant au niveau de la tôle ⓬ et séparer les différents éléments.
– Vérifier l'état des 8 tampons amortisseurs ⓭. Les changer tous les huit si nécessaire.

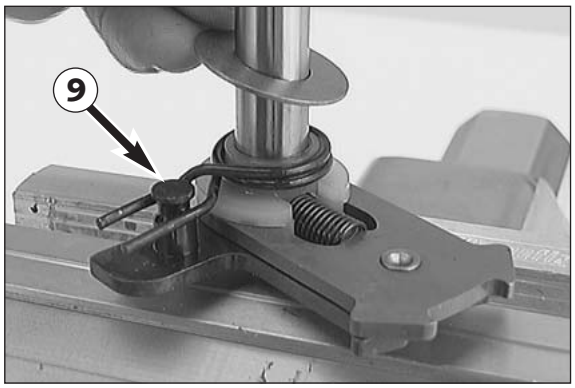
! ATTENTION !

LES TAMPONS AMORTISSEURS SONT PLUS LARGES QUE LE PIGNON. POUR QUE LA CLOCHE ❽ ET LA TÔLE SOIENT CONTRE LE PIGNON ⓮, IL FAUT COMPRESSER LE TOUT AVEC L'OUTIL SPÉCIAL ❻ AVANT DE RIVETER.









Mécanisme de sélection

Fourchettes ❶
Vérifier l'état d'usure des dents Ⓐ et du téton de guidage Ⓑ.

Guide-fourchettes ❷
Vérifier l'état des gorges.
Vérifier s'il n'y a pas de jeu dans les roulements à billes ❸.

Griffe ❹
Vérifier l'état d'usure des dents Ⓒ.
Vérifier l'état de surface de la partie en frottement Ⓓ. Remplacer s'il y a des marques profondes.
Vérifier si le téton Ⓔ tient bien en place et s'il est en bon état.

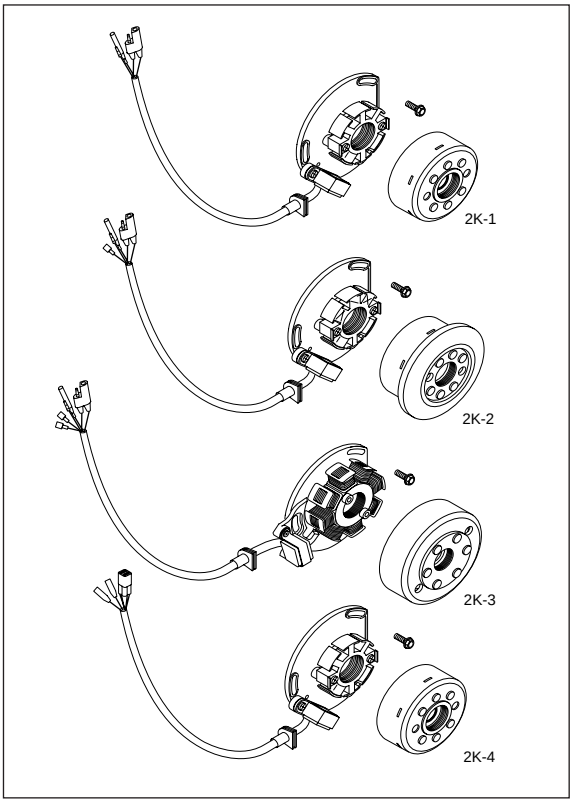
Fenêtre
Vérifier le jeu entre le téton et la griffe (max. 0,70 mm).

Roulements à billes ❸
Vérifier s'ils n'accrochent pas.

Mécanisme de sélection
Assembler le mécanisme (cf. ci-dessous) et vérifier le jeu entre la griffe ❹ et le levier ❺. Ce jeu doit être compris entre 0,40 et 0,80 mm.

Assemblage de l'arbre de sélection

- Serrer l'arbre de sélection dans l'étau par le petit côté (utiliser des mordaches).
- Mettre la griffe ❹ avec le téton de guidage vers le bas et accrocher ce téton dans le levier de sélection ❺.
- Mettre le ressort ❻.
- Mettre le guide de ressort ❼ et enfiler par dessus le ressort de rappel ❽ avec le brin recourbé vers le haut. Passer le brin recourbé de l'autre côté du téton ❾ (cf. figure).
- Pour terminer, on met la rondelle ❿ (14x30x1 mm).



Allumage (Kokusan)

Généralités

Les tests indiqués ci-dessous ne permettent de repérer que les gros défauts. Les courts-circuits ayant pour conséquence une faiblesse de l'étincelle ou de la génératrice ne peuvent se déceler exactement que sur un banc. En cas de panne il faut commencer par vérifier les câbles et les raccords.
Lors des tests, il faut toujours faire attention à respecter la plage de mesure.

Bougie

Regler le écartement des électrodes.

Écartement des électrodes: 0,60 mm

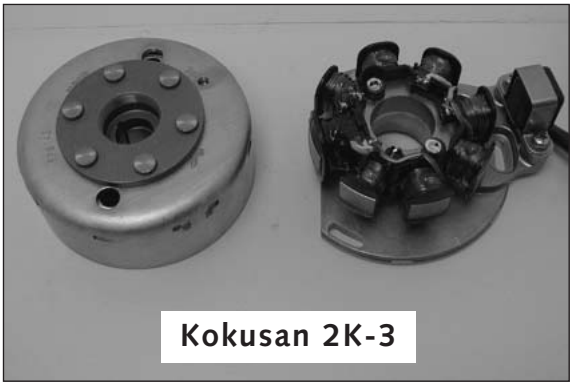
Isolant
Vérifier qu'il n'est ni cassé ni fendu.

! ATTENTION !

IL FAUT TOUJOURS QUE LA BOUGIE AIT UNE RÉSISTANCE, SINON ON PEUT ENDOMMAGER LE BOÎTIER ÉLECTRONIQUE.

Kokusan 2K-1/2K-4

Kokusan 2K-2

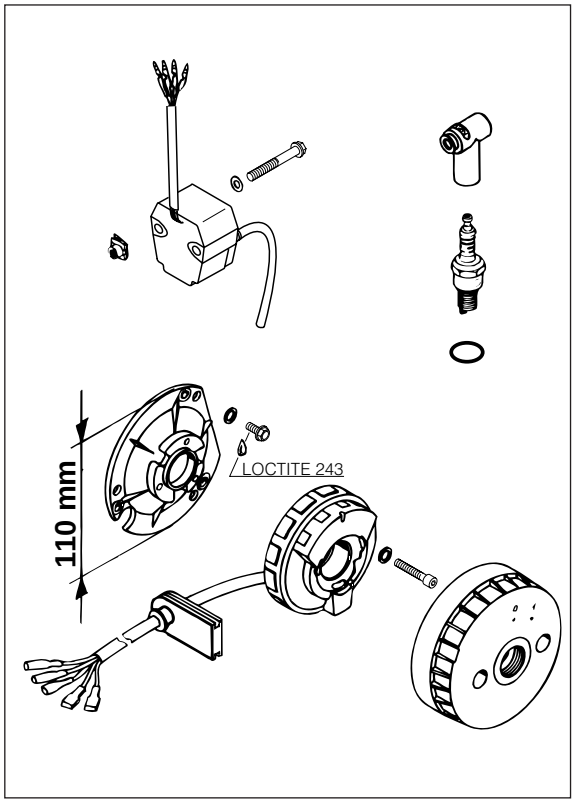

Kokusan 2K-3

Vérification du stator et du capteur (Kokusan)

Effectuer les tests suivants avec un ohmmètre:

	Mesure	Couleurs de câble	Valeur
2K-1	Géner. d'impuls	rouge – vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanche	24 Ω ±15%
2K-2	Géner. d'impuls	rouge – vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanche	24 Ω ±15%
	Bobine de charge	masse – jaune	0,74 Ω ±15%
2K-3	Géner. d'impuls	rouge – vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanche	12,7 Ω ±15%
	Bobine de charge	masse – jaune	0,65 Ω ±15%
		blanche – jaune	0,16 Ω ±15%
2K-4	Géner. d'impuls	rouge – vert	100 Ω ±15%
	Stator	noir/rouge – rouge/blanche	24,8 Ω ±15%
	Bobine de charge	jaune – jaune	0,65 Ω ±15%

NOTA BENE: Les mesures doivent se faire par une température de 20° C, sinon on note des écarts importants.
Si les valeurs relevées sont par trop différentes il faut changer le stator et le capteur.



Allumage (SEM)

Généralités

Les tests indiqués ci-dessous ne permettent de repérer que les gros défauts. Les courts-circuits ayant pour conséquence une faiblesse de l'étincelle ou de la génératrice ne peuvent se déceler exactement que sur un banc. En cas de panne il faut commencer par vérifier les câbles et les raccords.

Lors des tests, il faut toujours faire attention à respecter la plage de mesure.

Bougie

– Si la valeur relevée est par trop différente, il faut remplacer la bougie.

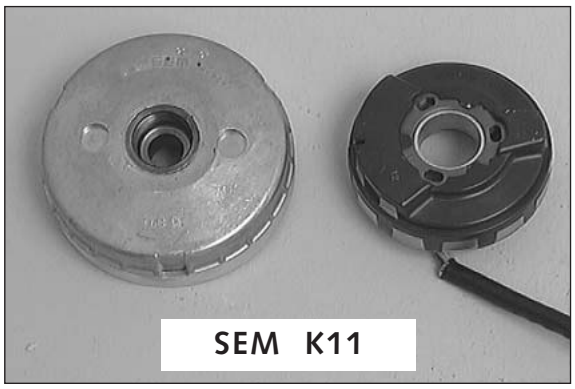
Ècartement des électrodes: 0,60 mm

Isolant

Vérifier qu'il n'est ni cassé ni fendu.

! ATTENTION !

IL FAUT TOUJOURS QUE LA BOUGIE AIT UNE RÉSISTANCE, SINON ON PEUT ENDOMMAGER LE BOÎTIER ÉLECTRONIQUE.



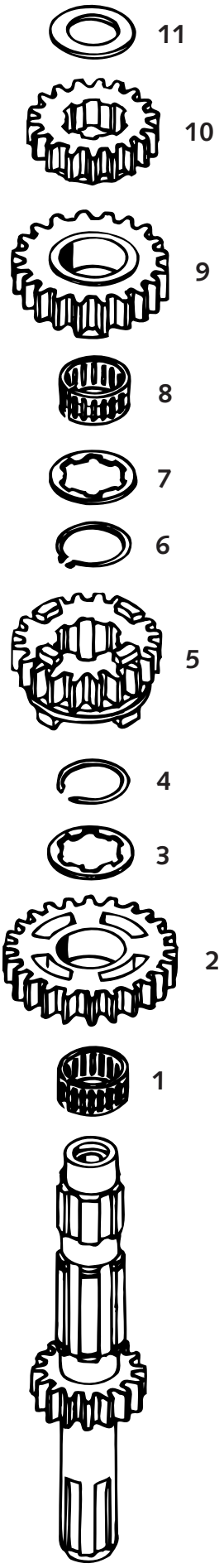
Vérification du stator (SEM)

Effectuer les mesures ci-contre avec un ohmmètre.

+ Pôle	– Pôle	Valeur
noir	rouge	1,7 kΩ
noir	vert	165 Ω ± 20 Ω
vert	rouge	1,7 kΩ
jaune	jaune	1,0 Ω

NOTA BENE: Les mesures doivent se faire par une température de 20° C, sinon on note des écarts importants.

Si les valeurs relevées sont par trop différentes il faut changer le stator et le capteur.



Boîte de vitesses

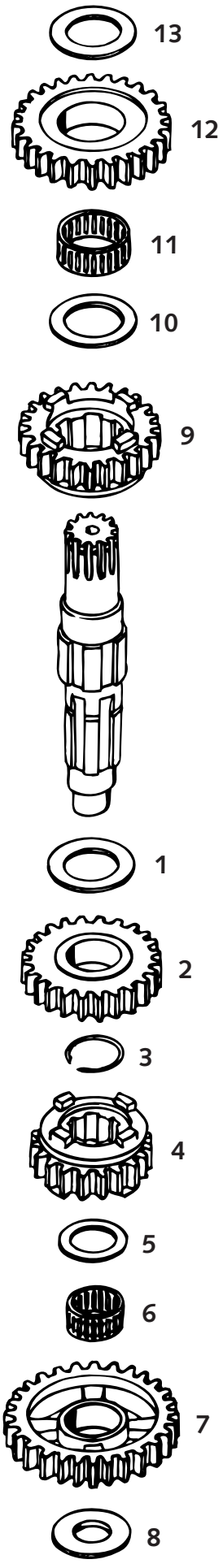
Fixer l´arbre primaire ou l´arbre de sortie dans l´étau (employer des mordaches).
Enlever les pignons et vérifier l´état d´usure des pièces suivantes:
- Roulements à aiguilles
- Portée des roulements des deux arbres ainsi que des pignons fous
- Crabots des pignons
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des deux arbres ainsi que des pignons correspondants
- Vérifier que les pignons baladeurs coulissent bien.

Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.

NOTA BENE: Toujours monter les circlips avec l´angle vif du côté de l´appui. Faire attention à ne pas les forcer (employer une pince spéciale). Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte. Les pignons fous maintenus par les circlips ne doivent pas avoir un jeu axial supérieur à 0,20 mm et ne doivent pas non plus coincer entre les rondelles.

Assemblage de l'arbre primaire

- Fixer l'arbre dans l'étau en prenant sur les cannelures (employer des mordaches).
- Avant l'assemblage, huiler toutes les pièces.
- Mettre sur l'arbre la cage à aiguilles en deux parties ❶ et glisser par dessus le pignon fou de 5ème ❷ avec l´épaulement vers le bas.
- Enfiler la rondelle crantée intérieure-ment ❸ (22,4x25,7x32x1,5 mm) et monter le circlip ❹ (25x1,64 mm) avec l'angle vif vers le haut.
- Enfiler le pignon baladeur de 3ème ❺ avec la gorge pour la fourchette vers le bas. Mettre le circlip ❻ (25x1,64 mm) avec l'angle vif vers le bas et la rondelle crantée intérieurement ❼ (22,4x25,7x32x1,5 mm).
- Mettre en place la cage à aiguilles ❽, le pignon fou de 4ème ❾ avec les crabots vers le bas, le pignon toujours en prise de 2ème ❿ avec l'épaulement vers le bas et enfin la rondelle ⓫ (20,2x33x1,5 mm).
- Vérifier que tous les pignons tournent ou coulissent bien.



Boîte de vitesses

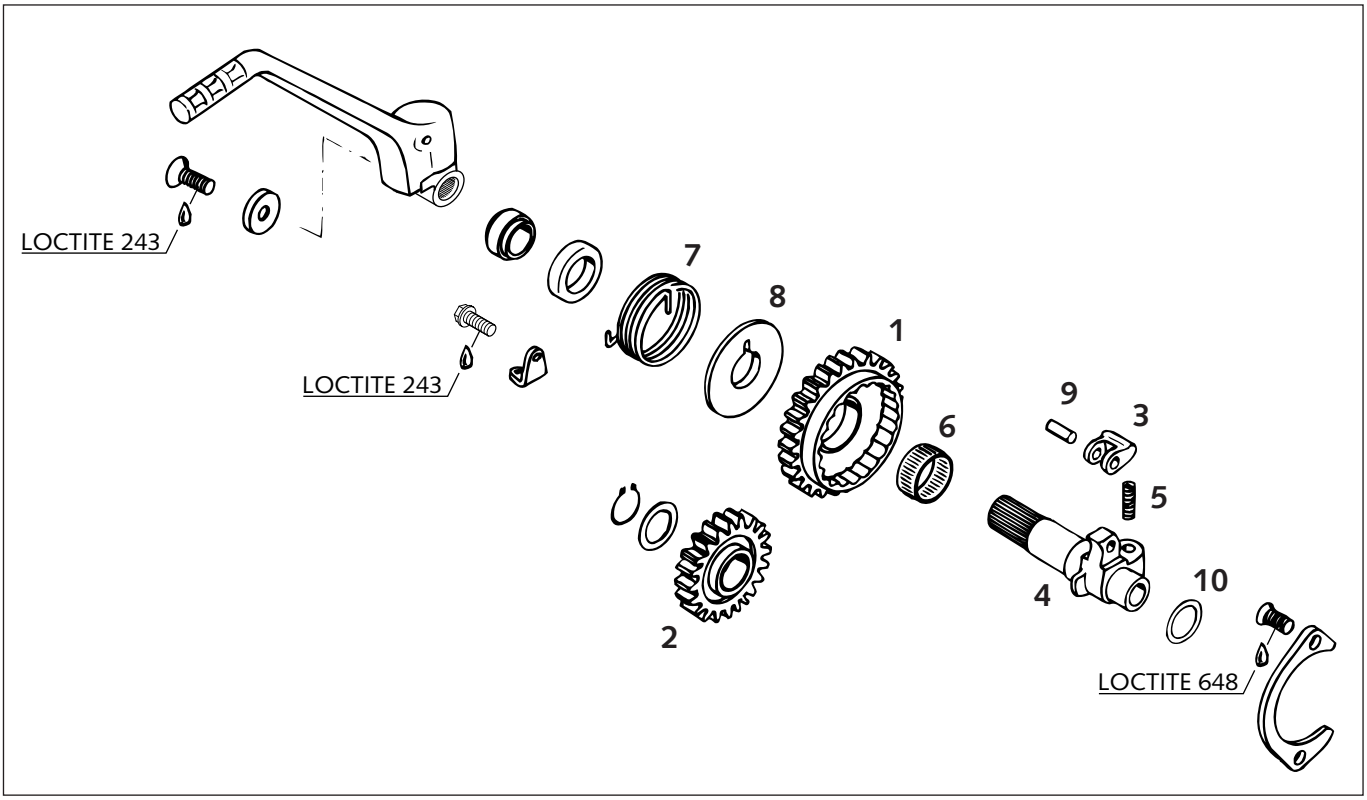
Fixer l´arbre primaire ou l´arbre de sortie dans l´étau (employer des mordaches).
Enlever les pignons et vérifier l´état d´usure des pièces suivantes:
- Roulements à aiguilles
- Portée des roulements des deux arbres ainsi que des pignons fous
- Crabots des pignons
- Dents de tous les pignons
- Cannelures des deux arbres ainsi que des pignons correspondants
- Vérifier que les pignons baladeurs coulissent bien.

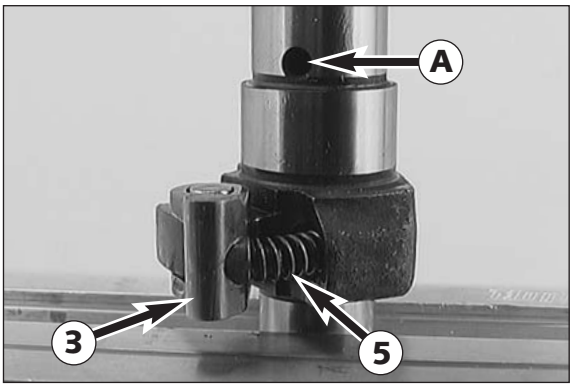
Nettoyer soigneusement les pièces, changer celles qui seraient défectueuses.

NOTA BENE: Toujours monter les circlips avec l´angle vif du côté de l´appui. Faire attention à ne pas les forcer (employer une pince spéciale). Par principe, toujours les changer quand on répare la boîte.
Les pignons fous maintenus par les circlips ne doivent pas avoir un jeu axial supérieur à 0,20 mm et ne doivent pas non plus coincer entre les rondelles.

Assemblage de l'arbre de sortie

- Serrer l'arbre de sortie dans l'étau en prenant sur les cannelures (employer des mordaches).
- Huiler toutes les pièces avant l'assemblage.
- Enfiler sur l´arbre de sortie la rondelle d´appui ❶ (26x40x1,5 mm).
- Glisser par dessus le pignon fou de 3ème ❷ avec les logements pour les crabots vers le haut. Mettre le circlip ❸ (25x2 mm) avec l'angle vif vers le haut.
- Mettre en place le pignon baladeur de 5ème ❹ avec la gorge pour la fourchette vers le bas. Enfiler la rondelle ❺ (22,2x33x1,5 mm), la cage à aiguilles ❻, le pignon fou de 1ère ❼ avec les évidements pour les crabots vers le bas, et enfin la rondelle ❽ (17,2x34x1,5 mm) avec l'épaulement vers le haut.
- Retirer l'arbre de l'étau et le fixer à nouveau avec les cannelures vers le haut.
- Mettre en place le pignon baladeur de 4ème ❾ avec les crabots vers le haut, la rondelle ❿ (28,2x40x1,5 mm), la cage à aiguilles ⓫, le pignon fou de 2ème ⓬ avec les évidements pour les crabots vers le bas, et enfin la rondelle ⓭ (25,7x40x1,5 mm).
- Vérifier que tous les pignons tournent ou coulissent sans point dur.





Mécanisme de kick

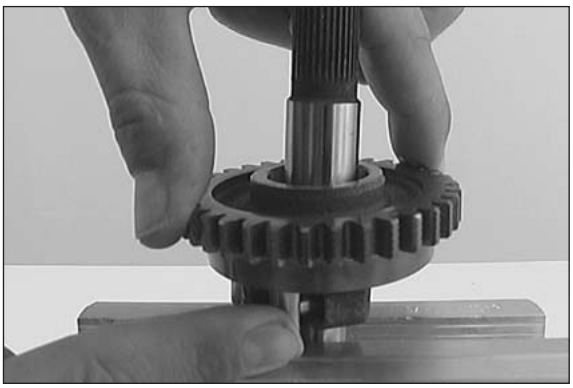
Pignon de kick ❶
Vérifier le jeu du pignon de kick sur leur axe.

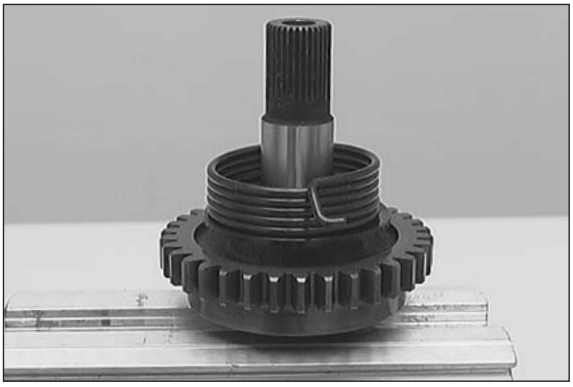
Pignon intermédiaire ❷
Vérifier le jeu du pignon intermédiaire sur leur axe.

Cliquet ❸
Vérifier l'état et l'usure du cliquet.

Arbre de kick ❹
Vérifier l'état et l'usure de l'arbre de kick

Pour changer le cliquet, il faut chasser son axe ❾.





Assemblage de l'arbre de kick

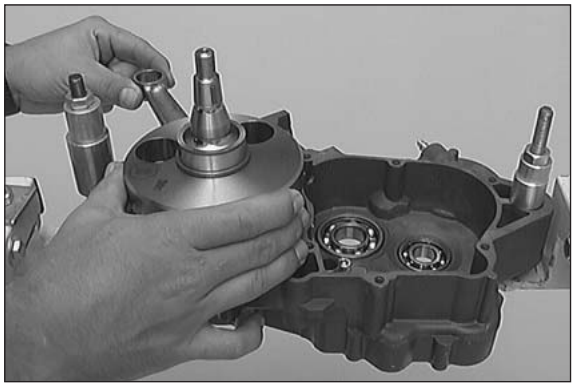
- Prendre l'arbre de kick ❹ dans l'étau avec les cannelures vers le haut (employer des mordaches).
- Mettre en place le ressort ❺ comme cela est indiqué sur la figure.
- Enfiler la cage à aiguilles ❻ et glisser le pignon de kick ❶ par dessus, il faut ap-puyer sur le cliquet ❸ pour que le pignon puisse descendre.
- Accrocher le brin du ressort ❼ dans la pièce d'entraînement ❽ les enfiler ensemble sur l'arbre et accrocher le brin également dans le trou Ⓐ de l'arbre.
- Retirer l'arbre de kick de l'étau et fixer la rondelle d'appui ❿ sur l'arbre avec un peu de graisse.

REMONTAGE DU MOTEUR 6

SOMMAIRE

EMBIELLAGE 6-2
BOÎTE DE VITESSES 6-2
ASSEMBLAGE DES DEMI-CARTERS 6-3
MÉCANISME DE SÉLECTION 6-4
KICK 6-4
TRANSMISSION PRIMAIRE, EMBRAYAGE 6-5
DISQUES D'EMBRAYAGE, PLATEAU DE PRESSION 6-6
CARTER D'EMBRAYAGE 6-6
PISTON ET CYLINDRE 6-7
RÉGLAGE DE LA VALEUR „X“ 6-7
RÉGLAGE DE LA VALVE À L'ÉCHAPPEMENT (VALEUR „Z“) 6-8
COUVERCLES DE LA COMMANDE 6-9
CULASSE 6-9
BOÎTE À CLAPETS, PIPE D'ADMISSION 6-9
PIGNON DE SORTIE DE BOÎTE 6-10
MONTAGE DE L'ALLUMAGE (KOKUSAN) 6-10
MONTAGE DE L'ALLUMAGE (SEM) 6-11
RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE (SEM) 6-11
COUVERCLE D'ALLUMAGE 6-11
KICK, SÉLECTEUR 6-11

Art No 3206004 -F



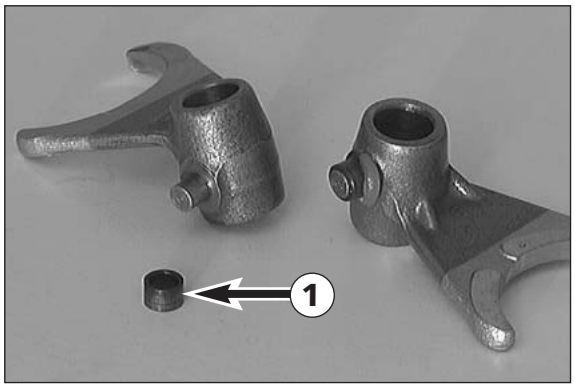
– Fixer le demi-carter droit sur le chevalet.

Embiellage

– Enfiler l´embiellage dans le roulement à billes, par le haut et avec précaution, jusqu'en butée.

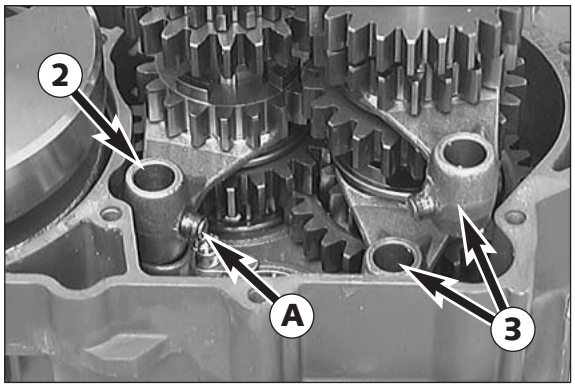
! ATTENTION !

LA BIELLE DOIT SE TROUVER POSITIONNÉE DU CÔTÉ DU CYLINDRE.



Boîte de vitesses

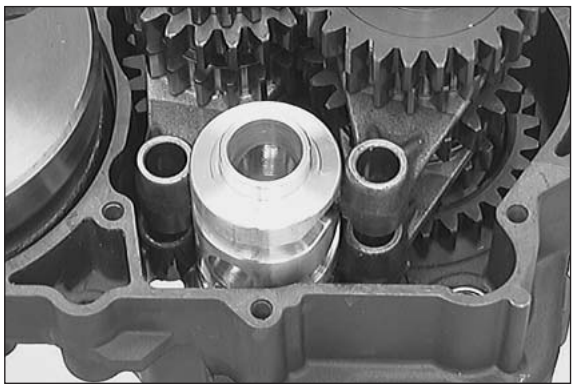
– Enduire de graisse les tétons de guidage des fourchettes et enfiler les bagues ❶ par dessus.
– Fixer la rondelle d'appui inférieure sur l'arbre de sortie avec de la graisse.
– Présenter ensemble l'arbre primaire et l'arbre de sortie et les enfoncer dans leur roulement jusqu'en butée.



– La fourchette ❷ avec le téton Ⓐ au milieu correspond à l'arbre primaire.
– Les deux autres fourchettes ❸ correspondent à l'arbre de sortie; on fera attention aux repères tracés lors du démontage.

! ATTENTION !

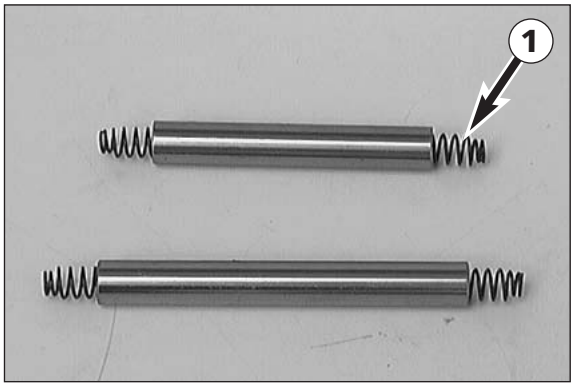
UNE FOURCHETTE DÉJÀ UTILISÉE DOIT RETROUVER SON PIGNON D'ORIGINE.



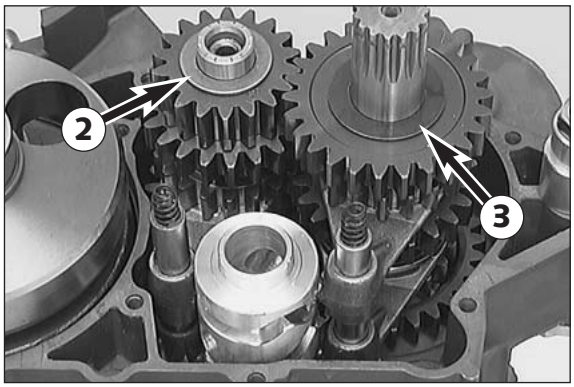
– Accrocher les fourchettes dans les gorges des pignons baladeurs et enfiler le guide-fourchettes dans le roulement à billes.
– Accrocher les tétons des fourchettes au guide-fourchettes.

! ATTENTION !

QUAND ON ACCROCHE LES FOURCHETTES DANS LE GUIDE-FOURCHETTES, IL FAUT FAIRE ATTENTION À CE QUE LES ROULEAUX NE TOMBENT PAS DES TÉTONS.



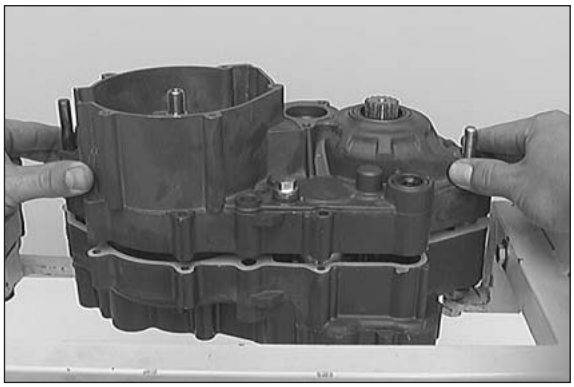
– Fixer les 4 ressorts ❶ dans les coulisses en mettant beaucoup de graisse.



– Huiler les coulisses et les enfiler dans les fourchettes (la petite fourchette prend dans l'arbre primaire). Enfoncer les fourchettes dans leur logement dans le carter jusqu'en butée.

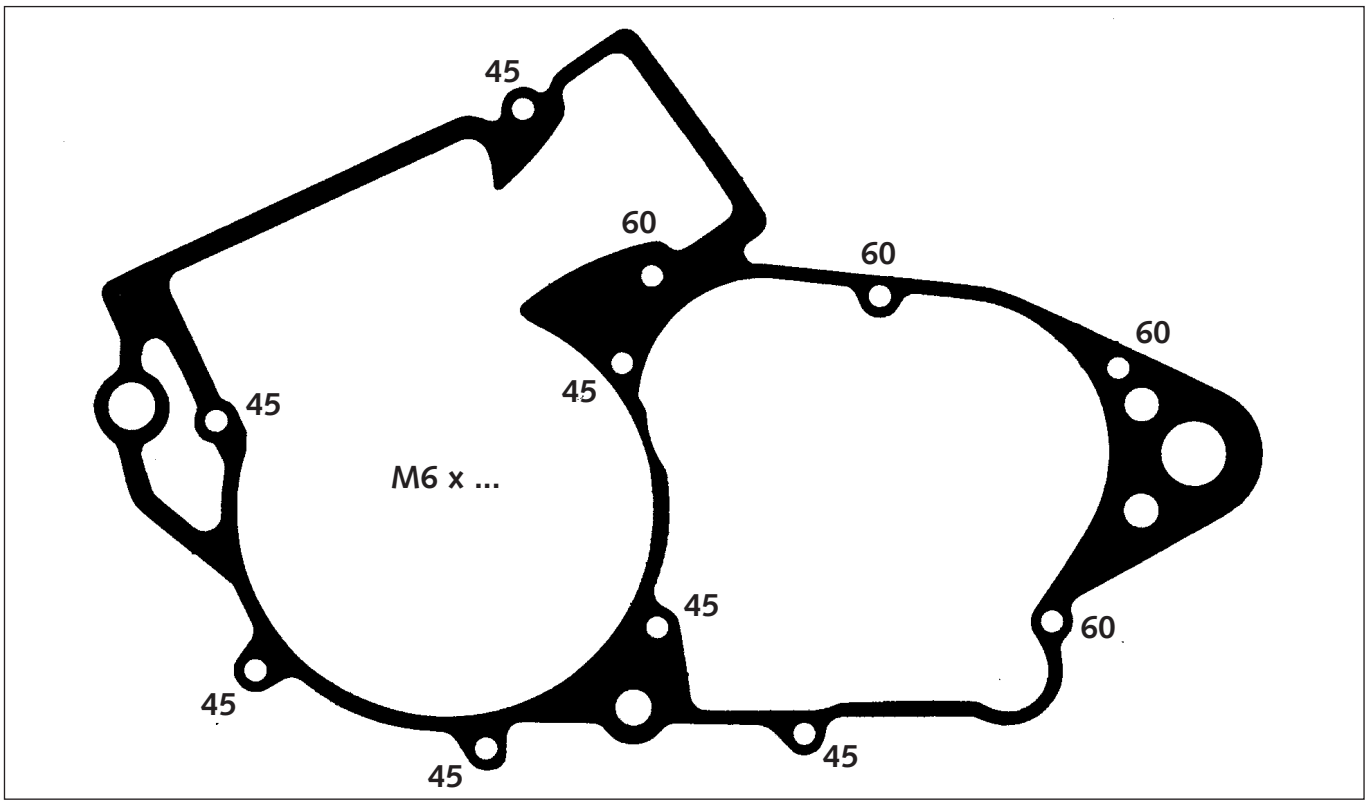
NOTA BENE: Les arbres de boîte doivent maintenant tourner sans point dur.

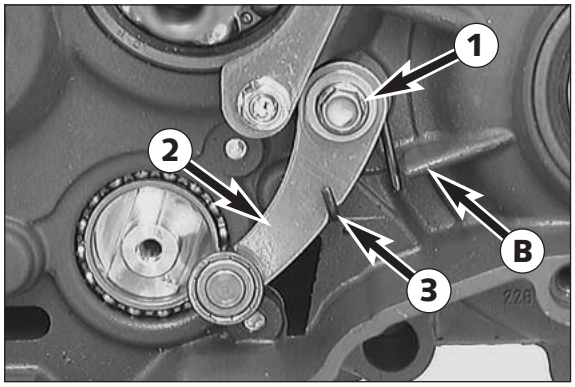
– Mettre sur l'arbre primaire la rondelle ❷ (20,2x33x1,5 mm) et sur l'arbre de sortie la rondelle ❸ (25,7x40x1,5 mm).



Assemblage des demi-carters

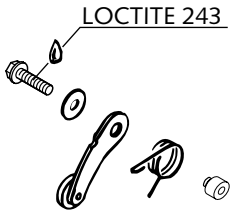
– Enlever la fixation sur le chevalet.
– S'assurer que les deux bagues de centrage sont en place sur le demi-carter droit et que les rondelles des arbres de boîte sont également en place.
– Enduire légèrement de graisse le plan de joint et mettre un joint neuf.
– Graisser les joints spi du demicarter gauche et mettre celui-ci en position.
– Mettre les vis et les serrer à 8 Nm.
– Ensuite, tapoter légèrement avec un maillet en plastique sur l'embiellage et vérifier que tous les arbres tournent sans point dur.
– Fixer à nouveau le moteur sur le chevalet.

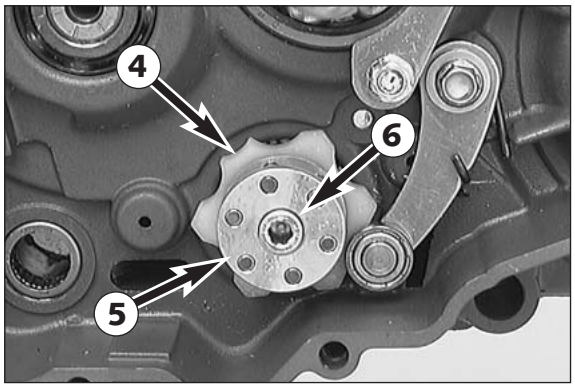




Mécanisme de sélection

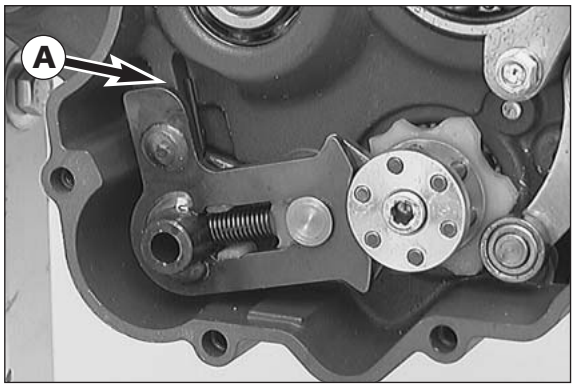
– Mettre le ressort dans le carter avec le brin recourbé vers le haut.
– Enfiler la bague à épaulement dans le ressort avec l'épaulement vers le haut.
– Enduire la vis ❶ de Loctite 243.
– Positionner le levier ❷ avec la roulette vers le haut et fixer le tout avec la vis.
– Accrocher le ressort ❸ au levier. L'autre bout du ressort doit s'appuyer contre le renfort de carter Ⓑ.



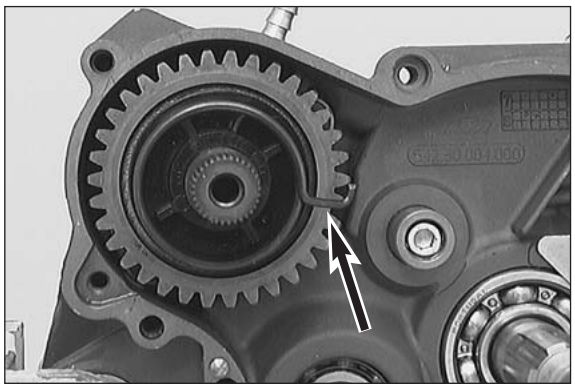


– Mettre sur le guide-fourchettes la pièce de verrouillage ❹ en plastique. Faire attention aux plats décentrés. Il faut tirer le levier de verrouillage en arrière pour pouvoir mettre la pièce.
– Mettre la pièce d'entraînement ❺.
– Enduire la vis ❻ de Loctite 243 avant de la visser.

NOTA BENE: Á partir de modéle 2002 la pièce d'entraînement ❺ et la pièce de verrouillage ❹ existent d'aluminium.



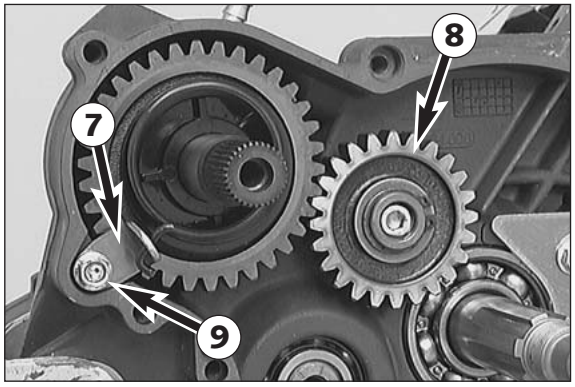
– Graisser l'arbre de sélection déjà assemblé et l'enfiler dans les roulements sans oublier la rondelle.
– Lorsque la griffe vient buter sur la pièce d'entraînement du guide-fourchettes la repousser de manière à pouvoir faire descendre l'arbre à fond.
– Vérifier si les brins du ressort de rappel sont contre le doigt dans le carter de chaque côté Ⓐ.
– Poser le sélecteur et passer toutes les vitesses. Quand on passe les différentes vitesses il faut faire tourner l'arbre de sortie. Déposer à nouveau le sélecteur.



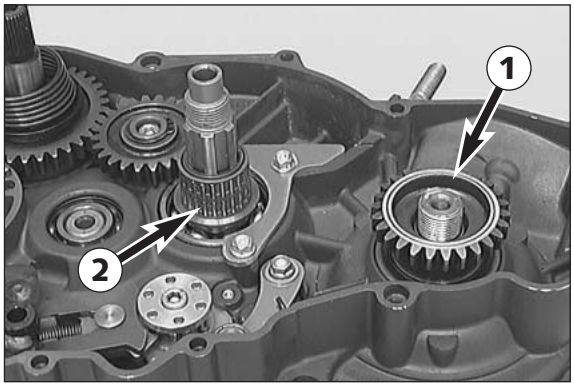
Kick

– Poser la rondelle de calage au fond du carter et enfiler l'arbre de kick déjà assemblé dans son logement de manière à ce que le cliquet ne soit pas du côté de la tôle du mécanisme.

NOTA BENE: Quand l'arbre de kick est monté correctement le bout visible du ressort de rappel doit être vers l'avant (cf. Illustration).

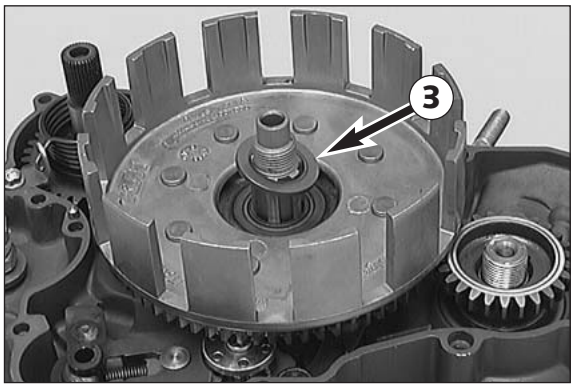


– Accrocher le ressort à la patte ❼ enduire la vis ❾ de Loctite 243, tendre le ressort d'environ 90° dans le sens des aiguilles d'une montre et fixer la patte avec la vis.
– Positionner le ressort de manière à ce que l'espace entre lui et l'arbre soit le même tout autour.
– Enfiler le pignon intermédiaire ❽ sur son axe, avec le grand épaulement du coté du carter (cf. figure).
– Mettre la rondelle (17,2x25x1 mm) et monter le circlip avec l'angle vif sur le dessus.

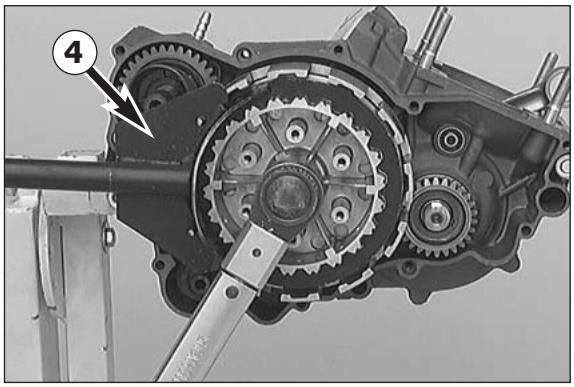


Transmission primaire, embrayage

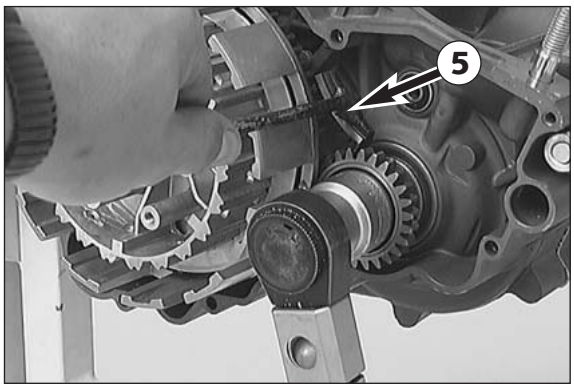
– Graisser le joint spi de l'embiellage.
– Enfiler sur l'embiellage le joint torique préalablement huilé puis mettre l'entretoise avec le fraisage du côté de la masse d'équilibrage.
– Mettre en place la clavette demi-lune dans son logement.
– Enfiler sur la queue du vilebrequin le pignon ❶ avec l'épaulement vers le bas.
– Enfiler sur l'arbre primaire la bague intérieure du roulement avec l'épaulement vers le bas puis mettre la cage à aiguilles ❷ préalablement huilée.



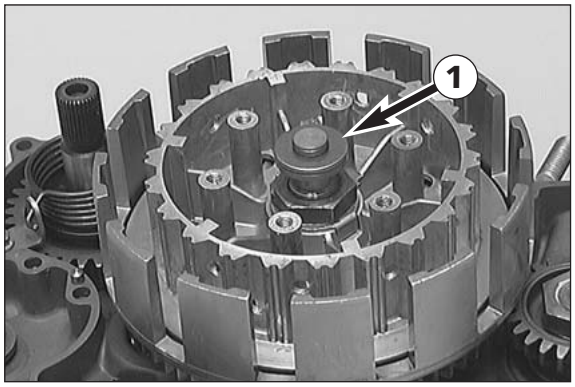
– Monter la cloche d'embrayage et la rondelle ❸.



– Mettre de la Loctite 243 sur le filetage.
– Monter sur l'arbre primaire la noix d'embrayage et l'écrou six-pans avec une nouvelle rondelle frein.
– Mettre en place l'outil spécial ❹ et serrer l'écrou à 100 Nm.
– Enlever l'outil spécial et freiner l'écrou en repliant les bords de la rondelle frein.



– Mettre de la Loctite 243 sur le filetage.
– Monter l'écrou six-pans (pas à gauche) avec la rondelle (mettre à la main).
– Bloquer la transmission primaire avec le secteur denté ❺ et serrer l'écrou du pignon en bout de vilebrequin à 150 Nm.
– Retirer le secteur denté et vérifier en faisant tourner l'embiellage qu'il n'y a pas de point dur dans la transmission primaire.

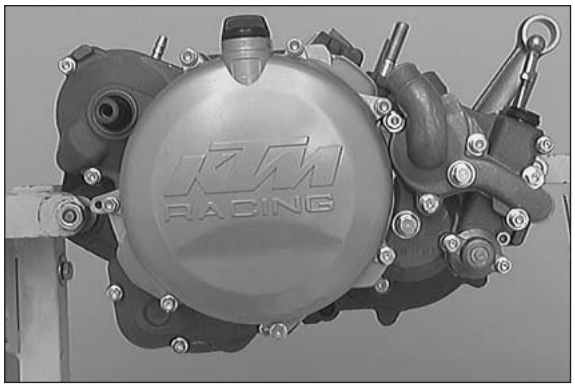


Disques d'embrayage, plateau de pression

– Huiler la pièce d'appui ❶ et l'enfiler sur l'arbre primaire.

– Avant le montage huiler les disques garnis.
– On commence par un disque garni. On met en alternance les 9 disques garnis (≠ 2,70 mm) et les 8 disques acier (≠ 1,20 mm}. C'est donc un disque garni qui est sur le dessus du paquet.

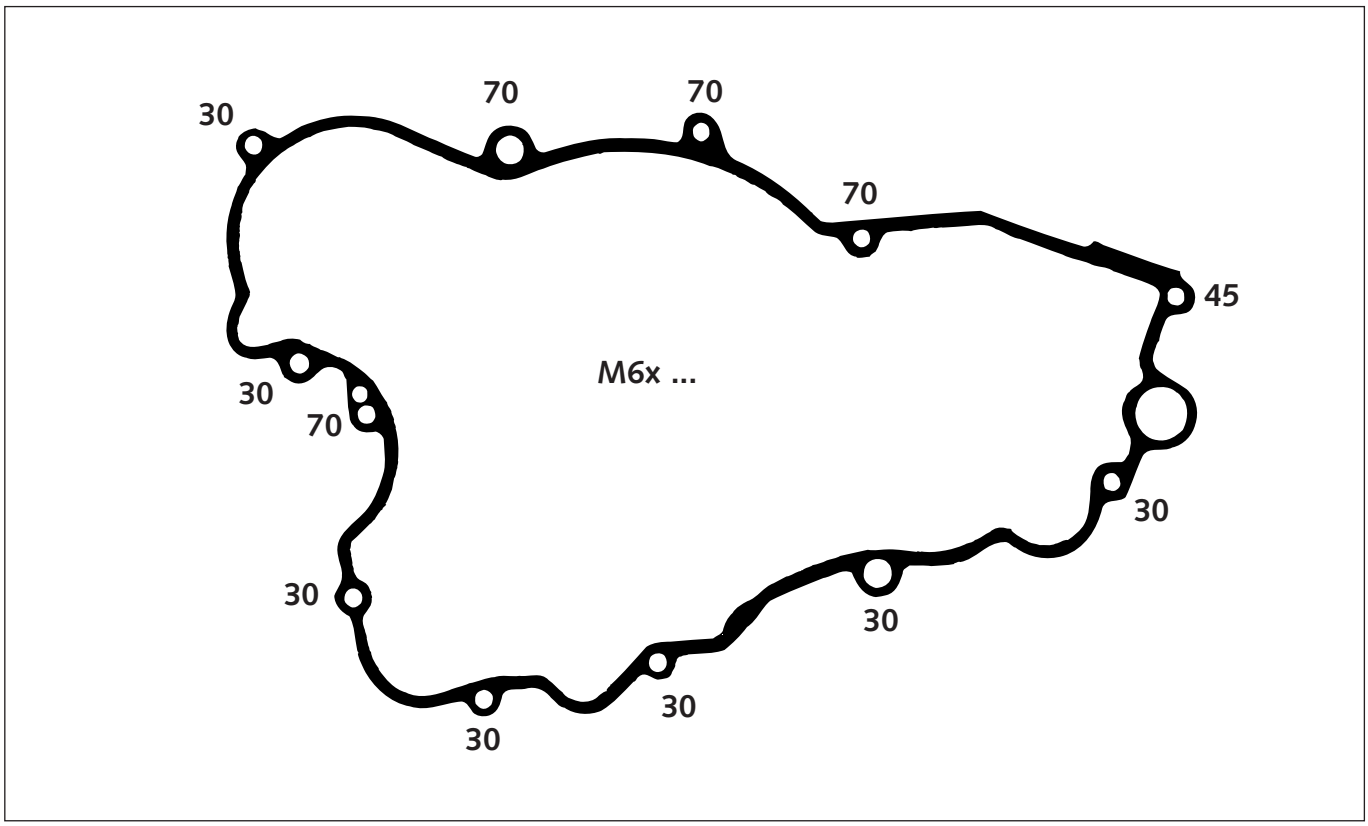
– Mettre le plateau de pression ainsi que les ressorts, les coupelles et les vis à épaulement.
– Serrer les vis à 6 Nm seulement et en croix; au-delà de cette valeur les filetages dans la noix se trouvent endommagés.

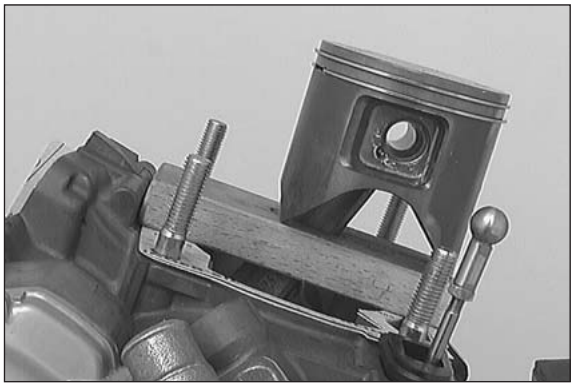


Carter d'embrayage

– Vérifier si les deux bagues de centrage sont bien en place sur le carter d'embrayage.
– Graisser le joint spi de l'arbre de kick. Mettre le joint de carter et le maintenir en place avec un peu de graisse.
– Présenter le carter d'embrayage avec les différents éléments à l'intérieur déjà montés, et le mettre en place. Il faut faire tourner l'embiellage pour que la commande centrifuge puisse s'engrener sur le pignon en bout de vilebrequin.
– Mettre les vis à épaulement (pour la longueur, voir figure) et les serrer à 8 Nm.
– Vérifier que tous les arbres tournent sans point dur.

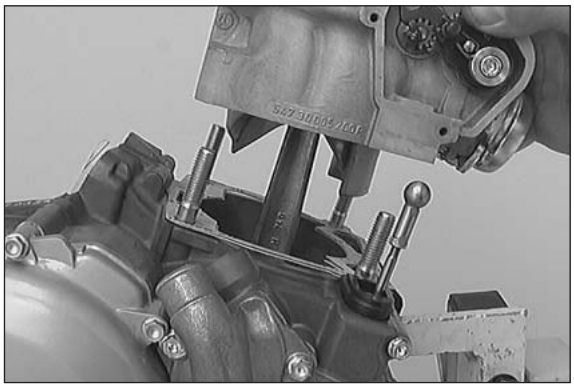
NOTA BENE: Si le couvercle d'embrayage ne veut pas se mettre en place il faut vérifier si le ressort de kick est dans la bonne position.



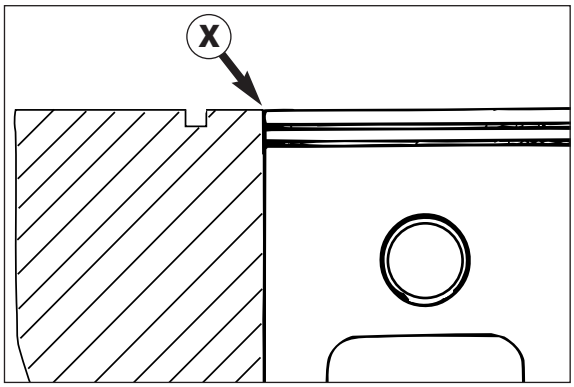


Piston et cylindre

– Bien huiler toutes les pièces avant de les monter.
– Enfiler le roulement à aiguilles dans le pied de bielle, positionner le piston (la flèche sur le dessus du piston est dirigée vers l'échappement).
– Mettre l'axe et les épingles avec le côté ouvert vers le bas (cf. figure).
– Mettre le joint d'embase.
– Placer le piston sur la planchette de montage que l'on a réalisée soimême et positionner le segment.



– Enfiler le cylindre préalablement équipé, enlever la planchette et fixer le cylindre avec deux écrous opposés.

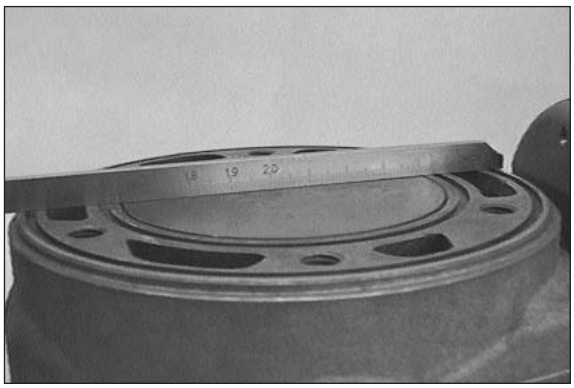


Réglage de la valeur "X"

La valeur "X" est la distance entre le bord supérieur du piston et le bord supérieur du cylindre lorsque celui-ci est fixé et que le piston est au point mort haut.
Le réglage de la valeur "X" doit se faire avec beaucoup de soin. On procède en mettant un joint d'embase plus ou moins épais.

! ATTENTION !

SI LA VALEUR "X" EST TROP IMPORTANTE, IL N'Y A PAS ASSEZ DE COMPRESSION ET DONC UNE PERTE DE PUISSANCE. SI LA VALEUR "X" EST TROP FAIBLE, LE MOTEUR CLIQUETTE ET CHAUFFE.

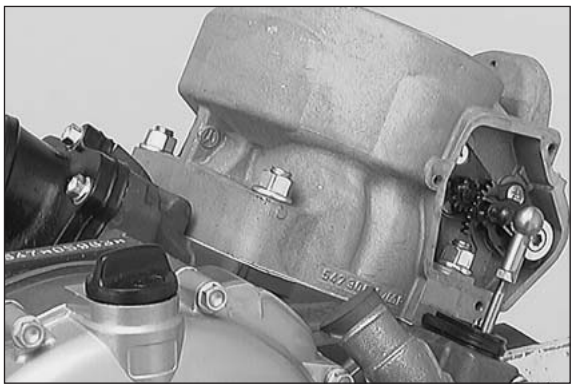


– Mettre le piston au point mort haut et poser un pied à coulisse ou un réglet sur le cylindre. Vérifier alors la distance entre le haut du piston et le réglet. Cette distance doit être nulle et au maximum de 0,10 mm: On règle en jouant sur le joint d'embase.

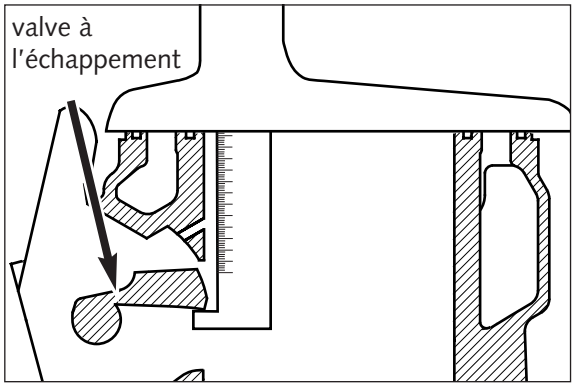
! ATTENTION !

LE PISTON NE DOIT EN AUCUN CAS DÉPASSER LE BORD DU CYLINDRE!

Valeur „X" = 0 mm $^{+ 0,10 \text{ mm}}$



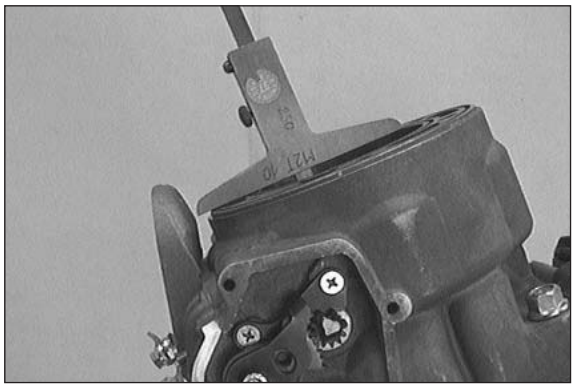
– Monter les deux autres écrous d'embase à épaulement et serrer les 4 écrous à 35 Nm.



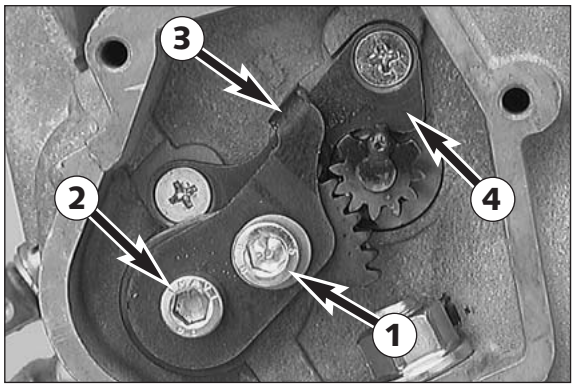
Réglage de la valve à l'échappement (Valeur "Z")

REMARQUE: La valeur "Z" est la distance entre le bord inférieur de la valve et le bord supérieur du cylindre, la mesure étant faite au milieu de la lumière d'échappement.

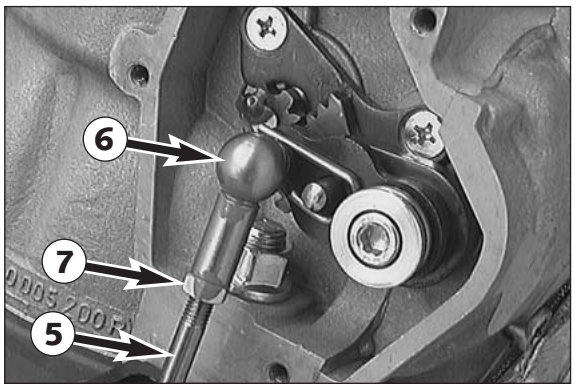
250 Modéle 1999 : 48,0 mm $^{+0,2 / -0,6 mm}$
250 Modéle 2000 : 50,5 mm $^{+0,2 / -0,6 mm}$
250 á partir de Modéle 2001 : 49,5 mm $^{+0,2 / -0,6 mm}$
300 : 46,0 mm $^{+0,2 / -0,6 mm}$
380 : 50,5 mm $^{+0,2 / -0,6 mm}$



– Dévisser les vis ❶ et ❷ de la tôle de butée à gauche sur le cylindre et enduire leur filetage de Loctite 243. Remettre les vis mais ne pas encore les serrer.
– Régler la jauge de profondeur sur la valeur donnée.
– Présenter la jauge comme indiqué sur la figure.
– Faire basculer la valve vers le haut jusqu´en butée sur la jauge.



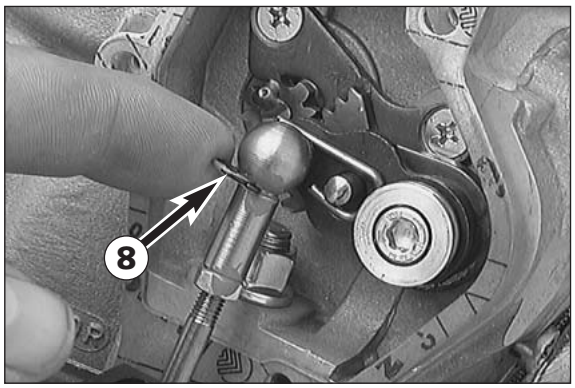
– Positionner la tôle de butée ❸ sur la tôle de maintien ❹.
– Fixer en serrant les deux vis ❶ et ❷.
– Retirer la jauge.
– Après avoir serré les vis (❶ et ❷), vérifier à nouveau la valeur „Z" et corriger si nécessaire.



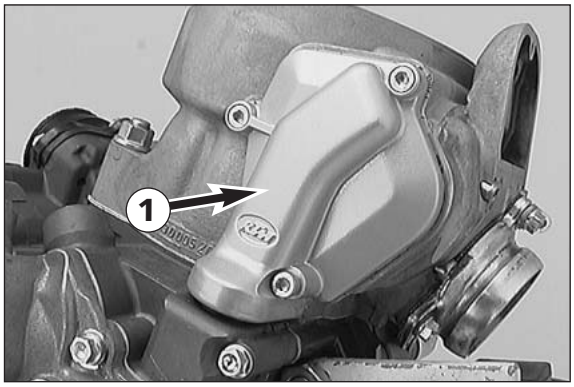
– Appuyer sur la tringle ❺ vers le bas jusqu´en butée de manière à pouvoir accrocher la rotule ❻.

Lorsqu´on accroche la roture, il ne faut pas:
- tirer la tringle vers le haut de plus de 1 mm
- faire basculer la valve vers le haut

– Si besoin est, on modifiera la longueur de la tringle.
– Pour cela, desserrer le contre-écrou ❼, visser ou dévisser la rotule puis.
– Rebloquer le contre-écrou.

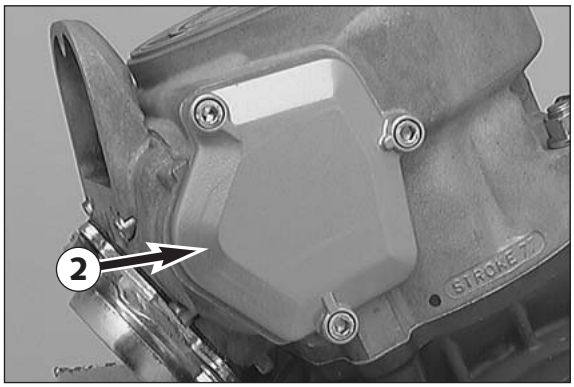


– Lorsque le réglage est fait, débrancher à nouveau la rotule et mettre le joint du couvercle.
– Rebrancher la rotule et mettre l´arrêtoir ❽.

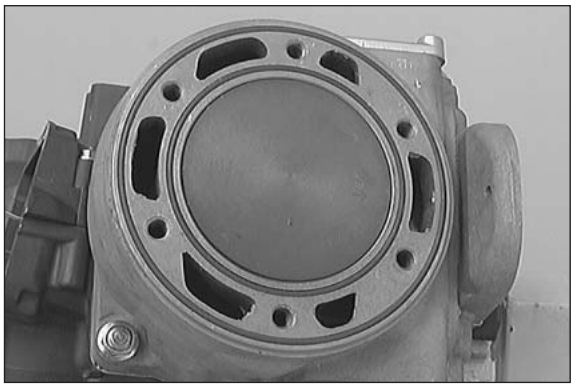


Couvercles de la commande

– Monter le boîtier droit ❶ de la commande de valve et serrer les 3 vis.

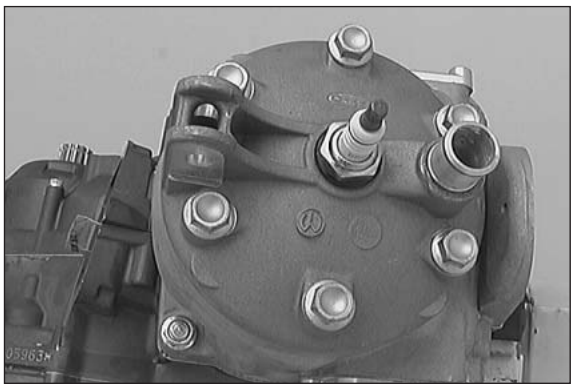


– Mettre un joint avant de poser le couvercle à gauche ❷ sur le cylindre.

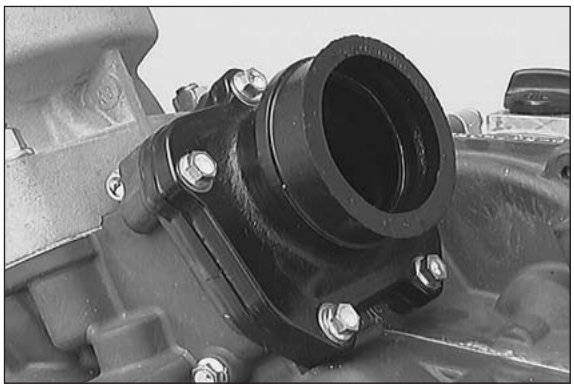


Culasse

– Nettoyer les plans de joint du cylindre et de la culasse.
– Mettre la culasse avec la pipe d´eau du côté de l´échappement.

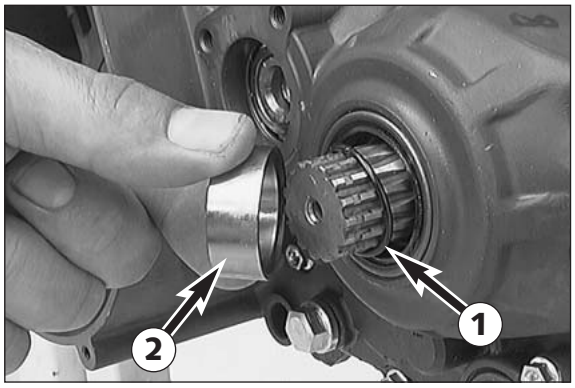


– Huiler le filetage et l'épaulement des vis.
– Mettre les vis à épaulement pourvues d'une rondelle de cuivre neuve et serrer en trois fois et en croix jusqu'au couple prescrit de 35 Nm.
– Lors du premier serrage, serrer seulement jusqu'à sentir une légère résistance.



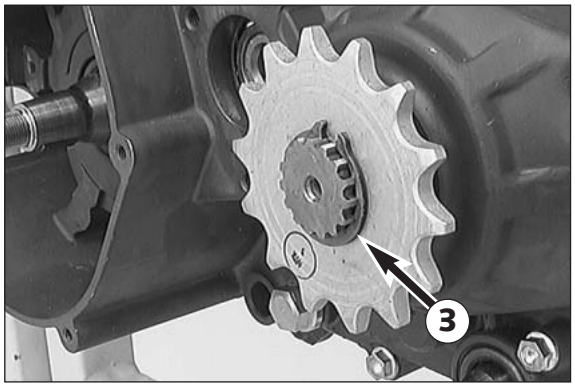
Boîte à clapets, pipe d'admission

– Mettre dans le canal d'admission la boîte à clapets complète, et monter la pipe avec les cinq vis à épaulement.

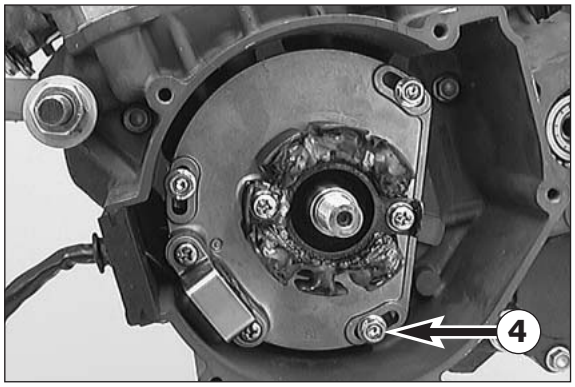


Pignon de sortie de boîte

– Huiler le joint torique ❶ et l'enfiler sur l'arbre de sortie.
– Enfiler par dessus l'entretoise ❷ de manière à ce que le joint prenne sa place contre la partie fraisée.

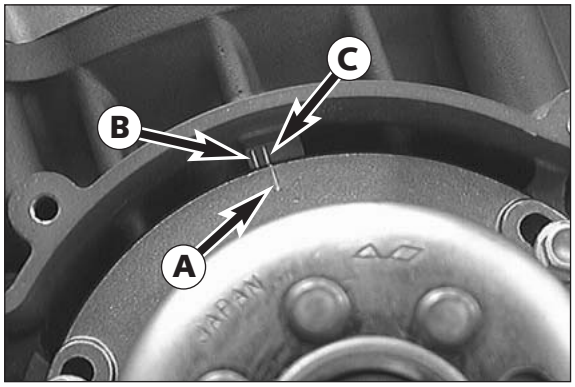


– Enfiler sur l'arbre de sortie le pignon avec l'épaulement vers l'intérieur et mettre en place le circlip ❸ avec l'angle vif vers l'extérieur.



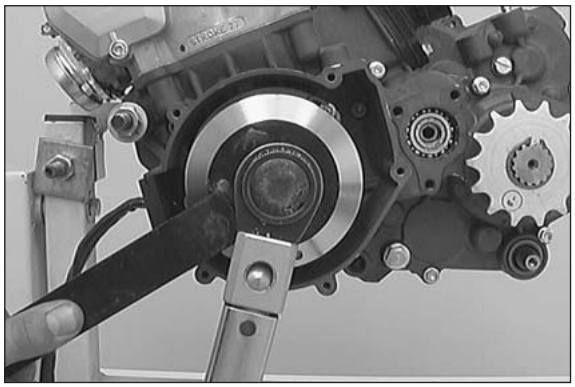
Montage de l'allumage (Kokusan)

– Mettre la clavette dans son logement sur l'embiellage.
– Enduire les 3 vis ❹ de Loctite 243 et poser le stator (ne pas encore serrer les trois vis).

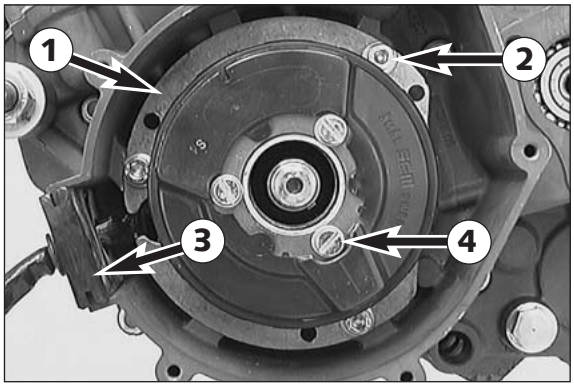


– Faire tourner le stator de manière à ce que son repère Ⓐ coïncide avec celui du carter. Serrer les trois vis du stator.

– Sur les moteurs avec l'allumage 2K-4 le repère Ⓒ doit correspondre au repère sur le stator.
– Sur les autres moteurs le repère Ⓑ doit correspondre au repère sur le stator.

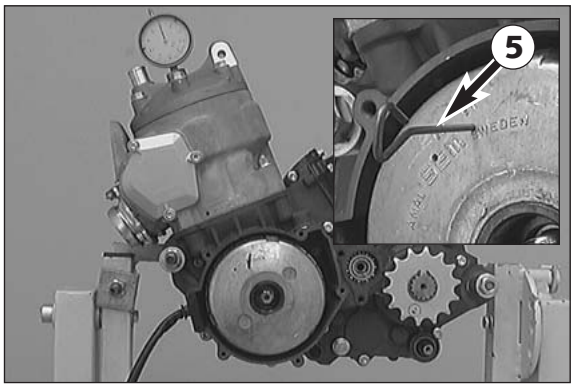


– Mettre en place le rotor.
– Monter l'écrou avec le frein.
– Maintenir le rotor avec une clef et serrer l'écrou à 60 Nm.



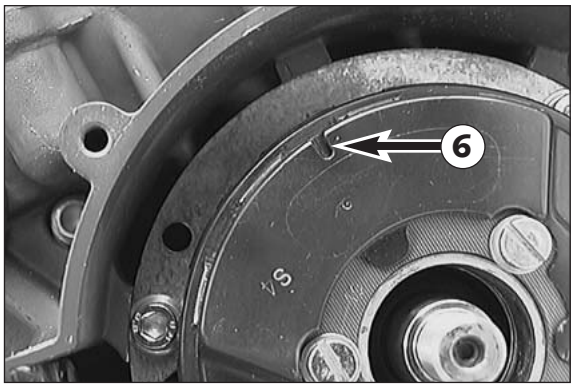
Montage de l'allumage (SEM)

– Mettre la clavette dans son logement sur l'embiellage.
– Enduire le filetage des trois vis ❷ de Loctite 243.
– Monter le socle ❶ avec le stator et serrer les trois vis.
– Mettre en place le passe-fils ❸ dans la découpe du carter.
– Mettre en place le rotor.
– Monter l'écrou avec le frein.
– Maintenir le rotor avec une clef et serrer l'écrou à 60 Nm.

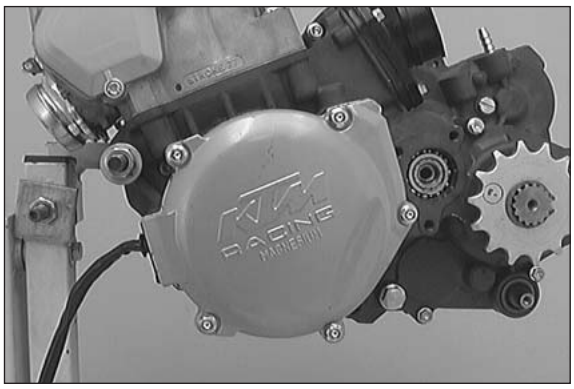


Réglage de l'allumage (SEM)

– S'assurer que le stator peut tourner sur la plaque intermédiaire. Si ce n'est pas le cas, desserrer les trois vis ❹.
– Mettre en place le volant.
– Visser un comparateur dans le trou de bougie.
– Enfiler une pige ❺ dans le trou („91“) du volant (2 mm) et tourner le volant jusqu'à ce que la pige s'enfile également dans l'évidement ❻ du stator.
– Tourner ensemble le volant et le stator pour arriver au point mort haut.
– Mettre le comparateur sur 0 et tourner ensemble le volant et le stator dans le sens des aiguilles d'une montre, pour la valeur de réglage.

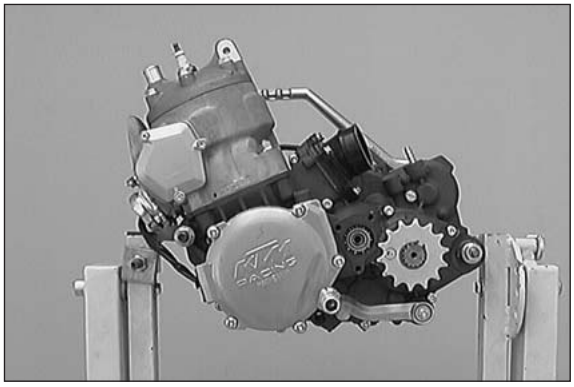


– Retirer le volant avec précaution afin que le stator ne bouge pas.
– Serrer les trois vis à tête cylindrique afin de fixer ce dernier.
– Monter le volant et serrer l'écrou à épaulement à 60 Nm.
– Vérifier à nouveau le point d´allumage.
– Retirer le comparateur et mettre en place la bougie avec sa joint torique.



Couvercle d'allumage

– Mettre un joint neuf et fixer le couvercle d'allumage avec les 5 vis.



Kick, sélecteur

– Enfiler l'entretoise sur l'arbre de kick et monter le kick. Enduire leur filetage de Loctite 243.
– Monter également le sélecteur.
– Actionner plusieurs fois le kick de manière à voir si le moteur tourne librement.
– Huiler la tige de commande et l'enfiler dans l'arbre primaire.

NOTA BENE: Il faut remplir la boîte de vitesses quand le moteur est à nouveau dans le cadre, sinon une partie de l'huile s'échappe par l'arbre primaire.

Capacité d'huile: 0,80 l

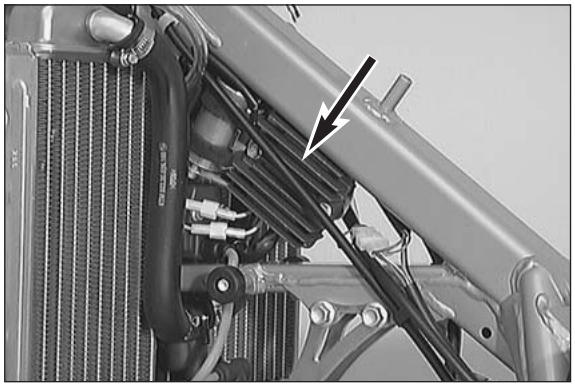
ELECTRIQUE 7

SOMMAIRE

CONTRÔLE DU REDRESSEUR-RÉGULATEUR (SHINDENGEN) 7-2
CONTRÔLE DU REGULATEUR (KOKUSAN) 7-2
CONTRÔLE DU REGULATEUR (TYMPANIUM) 7-2
CONTRÔLE DU CONDENSATEUR 7-3
BOBINE (SEM) 7-3
VÉRIFICATION DE LA BOBINE (KOKUSAN) 7-3
CDI 7-3
CONTRÔLE DU REDRESSEUR (MOD. 2000) 7-4
CONTRÔLE DU CONDENSATEUR (MOD. 2000) 7-4

VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 250 - 380 SX, EXC 7-5
VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 250 - 380 EXC 7-7
VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 250 MXC, EXC (USA) . .7-9

Art No 3206004 -F

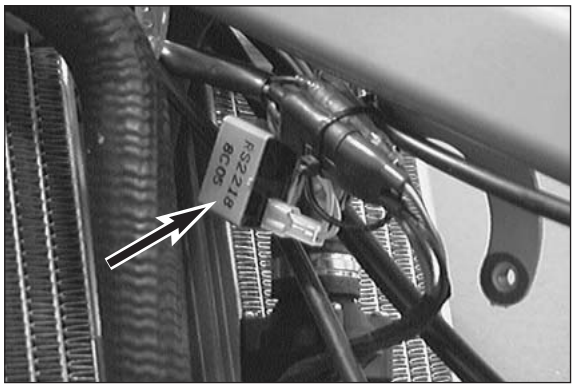


Contrôle du redresseur-régulateur (Shindengen)

– Faire démarrer le moteur et mettre le feu de croisement.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes du condensateur (fil rouge/blanc = plus; fil marron = moins).
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la valeur de la tension.

Valeur de référence: 14,0 - 15,0 V

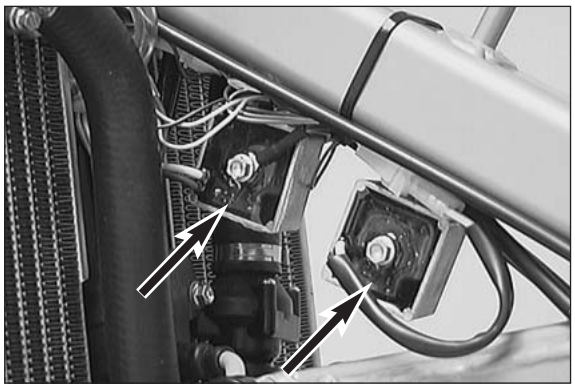
Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut
– vérifier le condensateur
– vérifier le raccordement du stator au redresseur-régulateur et du redresseur-régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le redresseur-régulateur



Contrôle du régulateur (Kokusan)

Un défaut dans le régulateur peut causer des symptômes divers:

- Pas de courant dans le circuit
  Dans ce cas, alors que le moteur tourne au ralenti, il convient de débrancher le régulateur. Si les accessoires fonctionnent alors, c'est le régulateur qui est défectueux.
  S'il n'y a toujours pas de courant, le défaut doit être recherché dans le contacteur, le faisceau ou la génératrice.
- Trop forte tension dans le circuit
  Les ampoules grillent.



Contrôle du régulateur (Tympanium)

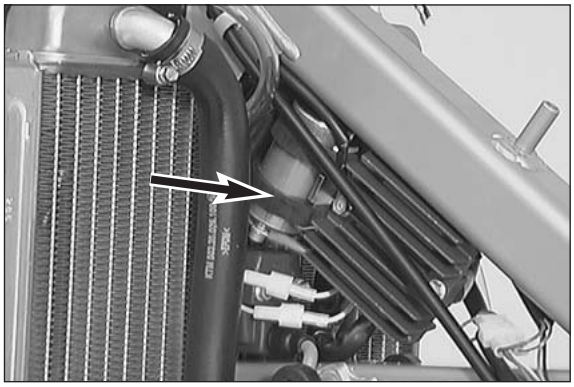
REMARQUE: Il convient tout d'abord de noter que les régulateurs sont montés après les contacteurs. L'un régule seulement le circuit du feu stop. Le second régule le circuit du phare, du feu rouge, de l'éclairage de compteur et du klaxon.

Un défaut dans le régulateur peut causer des symptômes divers:

- Pas de courant dans le circuit
  Dans ce cas, alors que le moteur tourne au ralenti, il convient de débrancher le régulateur. Si les accessoires fonctionnent alors, c'est le régulateur qui est défectueux.
  S'il n'y a toujours pas de courant, le défaut doit être recherché dans le contacteur, le faisceau ou la génératrice.
- Trop forte tension dans le circuit
  Les ampoules grillent.
  Pour vérifier la tension, brancher un voltmètre (fil jaune = plus; fil marron = moins). Faire démarrer le moteur et brancher les accessoires.

A 3000 t/mn le régulateur doit donner un courant alternatif de 12,0-14,0 V. Aux régimes plus élevés, la tension ne doit pas dépasser 14,0 V.

Si la valeur relevée diffère fortement de la valeur de référence, il faut changer le régulateur.

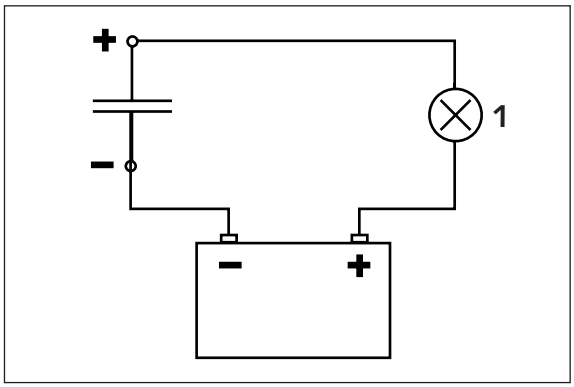


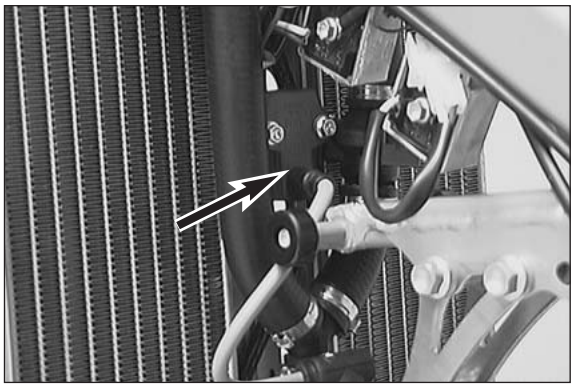
Contrôle du condensateur

– Avec un tournevis on réunit les deux bornes du condensateur de manière à le décharger. Le déposer.
– Relier le moins d'une batterie de 12V au pôle moins du condensateur. On relie le plus de la batterie au pôle plus du condensateur (repère +) par l'intermédiaire d'une lampe témoin ❶.
– Lorsqu'on ferme le circuit la lampe doit se mettre à briller. Au fur et à mesure que le condensateur se charge, l'intensité lumineuse de la lampe décroît.
– La lampe témoin doit s'éteindre en 0,5 à 2 secondes (cela dépend de la puissance de la lampe).
– Si la lampe ne s'éteint pas ou même ne s'allume pas, le condensateur est défectueux.

! ATTENTION !

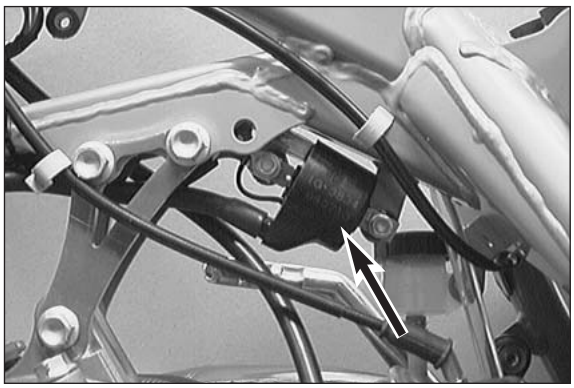
DÉCHARGER LE CONDENSATEUR AVANT ET APRÈS CHAQUE CONTRÔLE. FAIRE ATTENTION AU RACCORDEMENT: LE FIL ROUGE/BLANC SE MET AU PLUS.





Vérification de la bobine (SEM)

Dans la mesure où cette bobine contient des composants électroniques, il est déconseillé d´utiliser les testeurs habituels. Une vérification exacte ne peut se faire que sur un banc d´allumage.

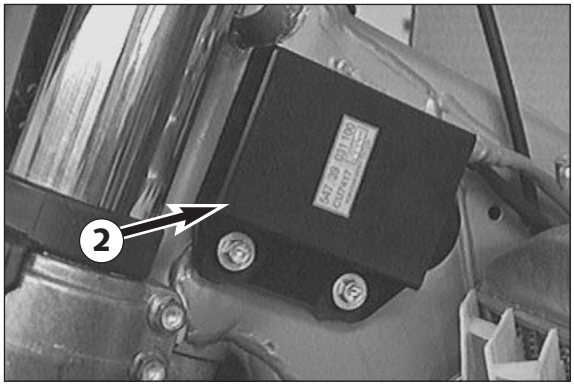


Vérification de la bobine

– Débrancher tous les fils et retirer le capuchon de bougie.
– Effectuer les mesures suivantes avec un ohmmètre.

REMARQUE: Les valeurs suivantes correspondent à une température de 20° C.
Si les valeurs relevées sont par trop différentes, il faut changer la bobine.

Mesure	Couleurs de cable	Résistance
bobinage primaire	bleu/blanc – masse	0,425 - 0,575 Ω
bobinage secondaire	bleu/blanc – fil de bougie	10,8 - 16,2 kΩ

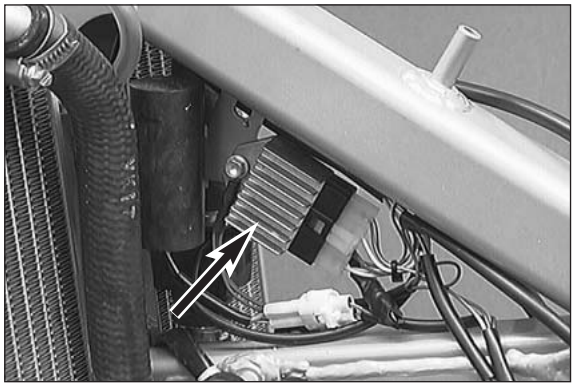


CDI

Vérifier les fils et les raccords du boîtier électronique ❷.
Un contrôle du boîtier n'est possible que sur un banc.

! ATTENTION !

NE JAMAIS ESSAYER DE VÉRIFIER LE BOÎTIER EN UTILISANT UN APPAREIL DE MESURE ORDINAIRE. EN EFFET, ON POURRAIT AINSI DÉTRUIRE DES COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES TRÈS SENSIBLES.



Contrôle du régulateur

– Faire démarrer le moteur et mettre le feu de croisement.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes de la condensateur.
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la tension

celle-ci doit être de 14,0 - 15,0 V

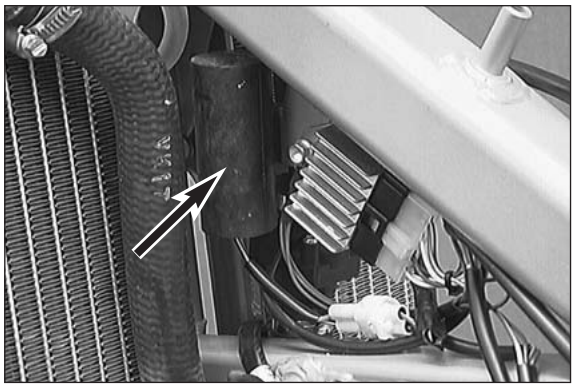
Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut :
– vérifier le raccordement du stator au régulateur et du régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le régulateur

Contrôle du régulateur

– Faire démarrer le moteur.
– Brancher un voltmètre aux deux bornes de la condensateur.
– Faire monter le moteur à 5000 t/mn et relever la tension.

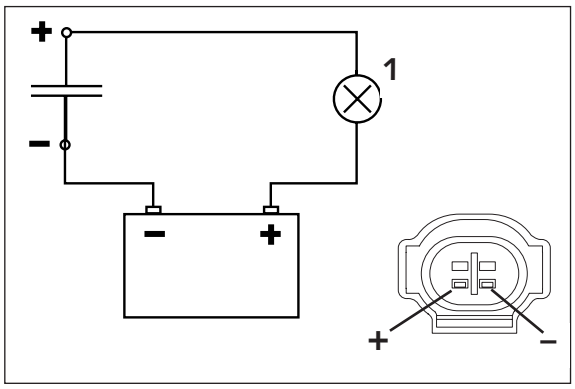
celle-ci doit être de 14,0 - 15,0 V

Si la valeur relevée est par trop différente de la valeur de référence, il faut :
– vérifier le raccordement du stator au régulateur et du régulateur au faisceau
– vérifier le stator
– remplacer le régulateur



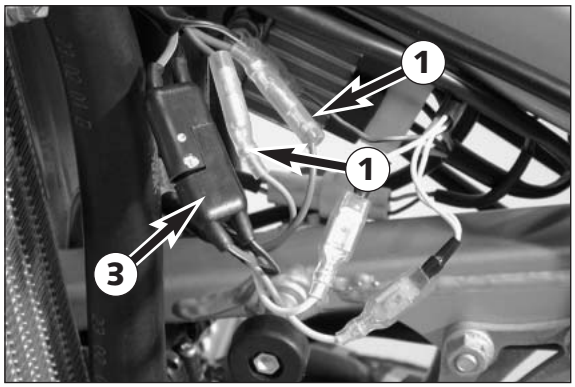
Vérification du condensateur

– Décharger le condensateur en court-circuitant les deux bornes avec un fil.
– Relier la borne moins d'une batterie 12 V au moins du condensateur. Le plus du condensateur sera relié au plus de la batterie par l'intermédiaire d'une lampe témoin ❶.
– Quand on ferme le circuit, la lampe doit s'allumer brièvement et s'éteindre au plus tard au bout d'une seconde.
– Si la lampe ne s'allume pas ou ne s'éteint pas, c'est que le condensateur est défectueux.



VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE 250-380 SX, EXC (KOKUSAN 2K-1, 2K-3, 2K-4)

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage 250-380 SX, EXC (sauf 250 USA)

Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre : 6 Volts +/- 1 Volt
  (250 SX modèle 2000/2001 : 5 Volts +/- 1 Volt)

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

  Valeur sur le multimètre : 3 Volts +/- 0,5 Volt
  (250 SX modèle 2000/2001 : 9 Volts +/- 1 Volt)

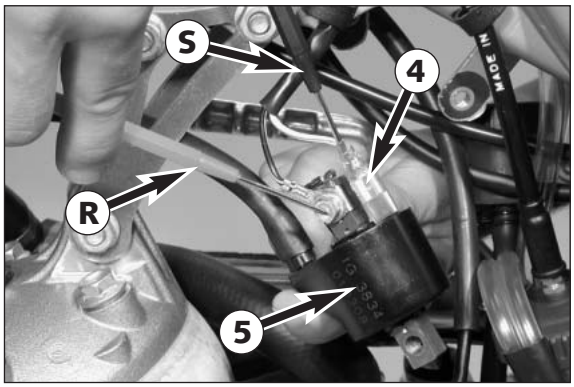
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre : 35 Volts +/- 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

  Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts



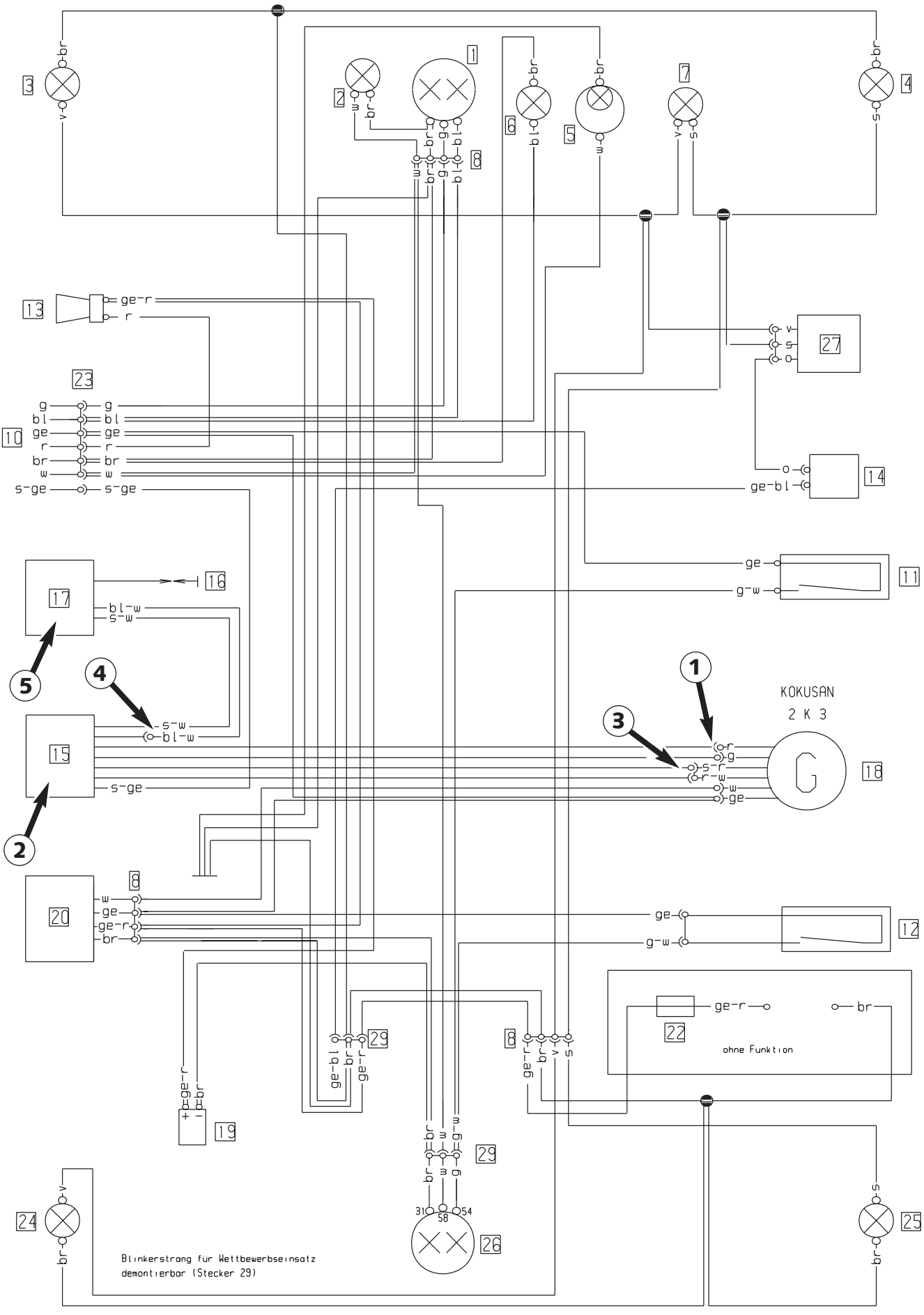
Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge Ⓡ de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire Ⓢ sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

  Valeur sur le multimètre : 200 Volts +/- 10 Volts

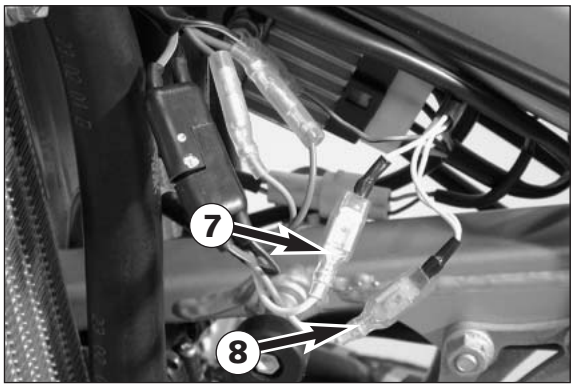
NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name
	250-380 EXC 2000	vorne 503 11 075 600 hinten 503 14 040 100 Blinker vorne 503 11 080 100 Blinker hinten 503 11 081 000	Europa	07 04 99 Hei



VALEURS STATIQUES DE LA GÉNÉRATRICE 250-380 EXC (KOKUSAN 2K-3)

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de la génératrice 250-380 EXC (sauf 250 USA)

Vérification de la tension à la sortie de la génératrice ❻ entre les fils définis ci-après (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- jaune et marron (masse), la cosse ❼ étant débranchée

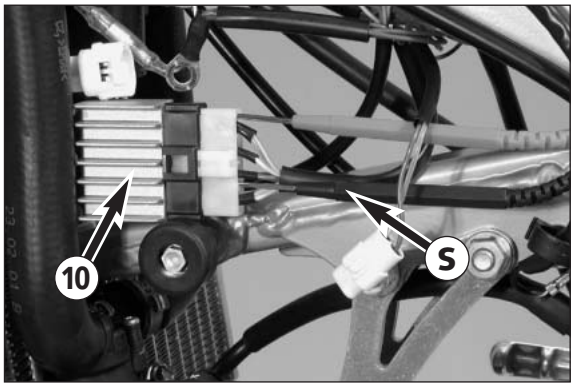
  Valeur sur le multimètre (250) : 19 Volts +/- 2 Volts
  (300-380) : 15 Volts +/- 1 Volt

- blanc et marron (masse), la cosse ❽ étant débranchée

  Valeur sur le multimètre (250) : 24 Volts +/- 2 Volts
  (300-380) : 19 Volts +/- 1 Volt

- effectuer les mêmes deux relevés, les cosses ❼ et ❽ étant respectivement branchées. Les valeurs relevées doivent être les mêmes.

NOTA BENE: La pointe noire de l'adaptateur doit être mise à la masse.



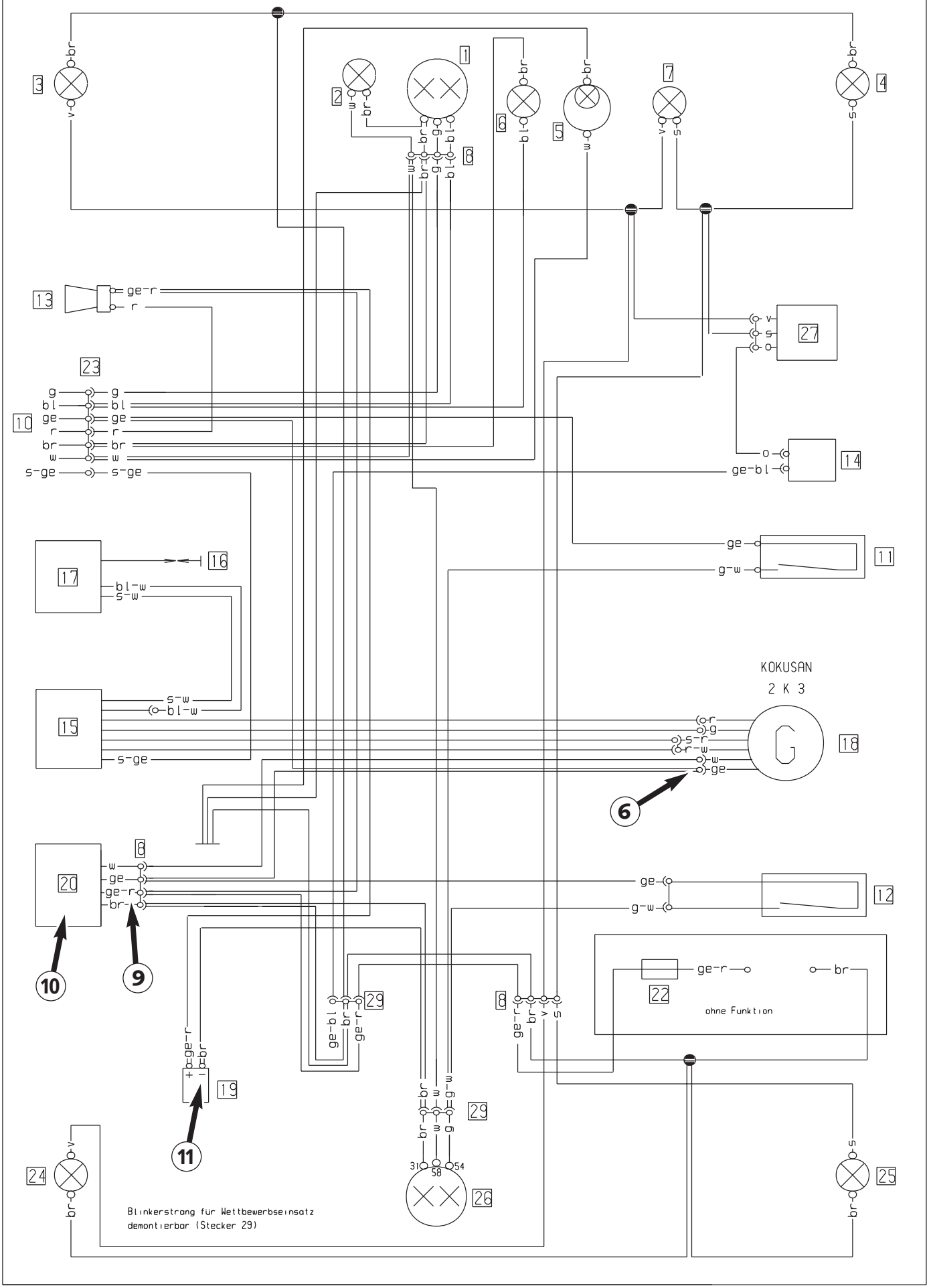
Vérification de la sortie du régulateur ❾, fil jaune/rouge; (cf. également schéma de câblage page ci-contre); le régulateur ❿ étant branché, le condensateur ⓫ étant débranché:

- entre jaune/rouge et marron (masse)

  Valeur sur le multimètre : 14 Volts +/- 1 Volt

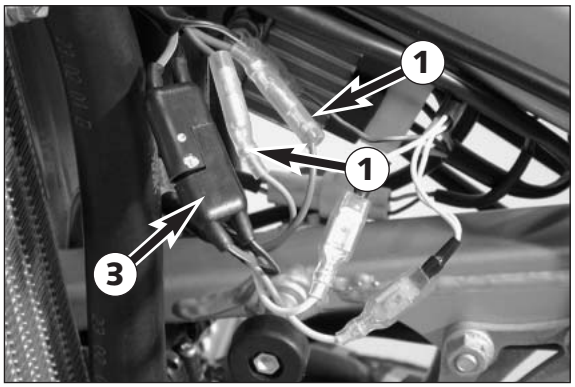
NOTA BENE:
- La pointe noire ❽ de l'adaptateur doit être mise sur le fil marron (masse).
- les 300/380 EXC USA correspondent aux 300/380 EXC Europe, avec toutefois un équipement réduit (pas de clignotants, avertisseur sonore, condensateur). Le courant n'est pas redressé, juste régulé.

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name
	250-380 EXC 2000	vorne 503 11 075 600 hinten 503 14 040 100 Blinker vorne 503 11 080 100 Blinker hinten 503 11 081 000	Europa	07 04 99 He



VALEURS STATIQUES DE L'ALLUMAGE ET DE LA GÉNÉRATRICE 250 MXC, EXC USA (KOKUSAN 2K-2)

Conditions de mesure:
- **moteur froid**
- **selle et réservoir démontés**
- **tous les raccords et les mises à la masse sans oxydation, les prises-raccords bien enfoncées**
- **bougie démontée et fixée sur la masse avec son capuchon**
- **contacteur d'éclairage sur off**
- **écartement entre le rotor et le capteur réglé à 0,75 mm**
- **pour chaque mesure, actionner au moins 5 fois énergiquement le kick**



Valeurs statique de l'allumage 250 MXC, EXC USA

Vérification du signal de sortie du capteur - 2 fiches ❶, l'une avec un fil vert, l'autre avec un fil rouge (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil vert, pointe noire sur le fil rouge; débrancher les deux fiches ❶; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre : 3,5 Volts +/- 1 Volt

- même relevé mais avec le boîtier CDI branché

  Valeur sur le multimètre : 2 Volts +/- 0,5 Volt

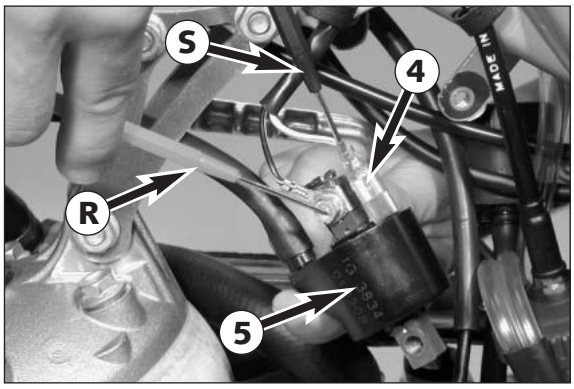
Vérification de la sortie de la bobine de la génératrice servant à charger le condensateur - prise-raccord double ❸ avec les fils noir/rouge et rouge/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge de l'adaptateur sur le fil noir/rouge et pointe noire sur le fil rouge/blanc; débrancher la prise ❸; pour que le boîtier CDI ❷ soit débranché

  Valeur sur le multimètre : 45 Volts +/- 5 Volts

- même relevé, mais le boîtier CDI étant branché

  Valeur sur le multimètre : 220 Volts +/- 10 Volts



Vérification de la tension primaire ❹ pour la bobine d'allumage; fil bleu/blanc (cf. également schéma de câblage page ci-contre):

- pointe rouge Ⓡ de l'adaptateur sur le fil noir/blanc (masse) et pointe noire Ⓢ sur le fil bleu/blanc, le boîtier CDI ❷ et la bobine ❺ étant branchés

  Valeur sur le multimètre : 210 Volts +/- 10 Volts

NOTA BENE: Il n'est pas nécessaire de déposer la bobine pour effectuer la vérification.

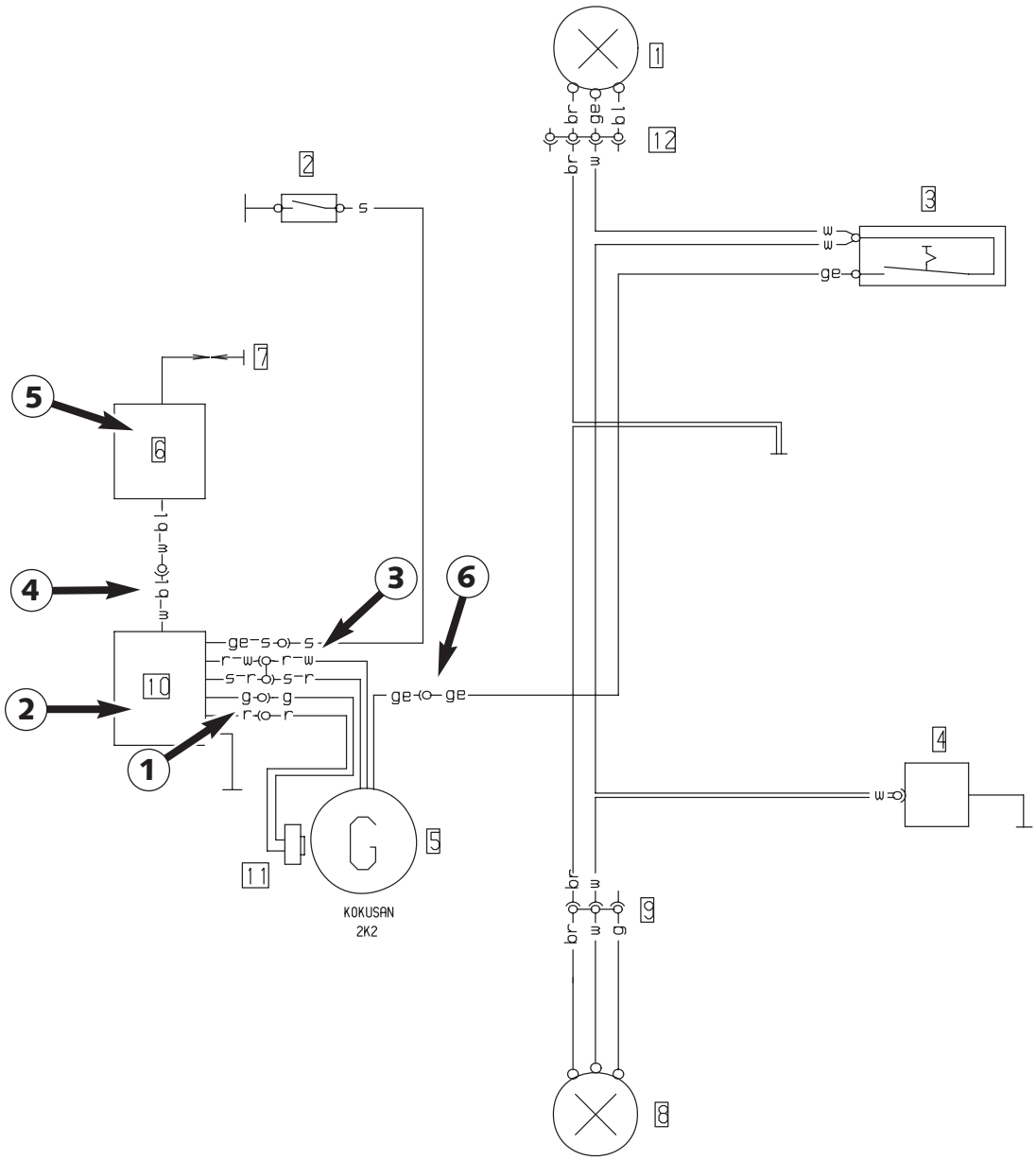
Valeurs statique de la génératrice 250 MXC, EXC USA

Vérification de la sortie ❻ pour l'éclairage (cf. schéma de câblage page ci-contre):

- entre les fils jaune et marron (masse), la cosse étant débranchée

  Valeur sur le multimètre : 10,5 Volts +/- 1 Volt

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name
	250 EXC 2001	vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	22 06 98 KE



RECHERCHE DE PANNES 8

SOMMAIRE

RECHERCHE DE PANNES 250 - 380 8-2

Art No 3206004 -F

RECHERCHE DE PANNES

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet d'essence, mettre le contact, mettre du carburant, Position du starter à tres chaud
	Durite bouchée	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du éservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	L'écartement des électrodes est trop important	Réduire l'écartement (0,60 mm)
	La bougie est grasse, encrassée, mouillée ou perlée	Nettoyer ou remplacer la bougie
	Le fil de bougie ou le capuchon est abîmé	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il fautchanger. – sinon, vérifier l'allumage.
	Le fil de masse est abîmé, le bouton de masse	Débrancher le fil jaune-noir au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle est bonne, réparer le fil, le contacteur ou le bouton de masse.
	Les raccords électriques tiennent mal	Vérifier les raccords
	L'étincelle est trop faible	Vérifier l'allumage
	Il y a de l'eau dans le carburateur ou les gicleurs sont bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer
Le moteur n'a pas de ralenti	Mauvais réglage de la vis de ralenti	Régler la vis, éventuellement la remplacer
	L'allumage est endommagé	Vérifier l'allumage
	Usure du moteur	Refaire le moteur
Le moteur n'a pas assez de puissance	La fibre de verre n 'est pas assez tassée dans les pots d'échappement	Remplacer la fibre de verre
	Le filtre à air est mal mis	Nettoyer ou remplacer la cartouche
	Le clapet à l'échappement est déréglé	Vérifier le clapet, la tige et la commande centrifuge
	L'arrivée d'essence est en partie bouchée, le carburateur marche mal	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Perte de compression en raison d'une bougie mal serrée	Serrer la bougie
	L'échappement est enfoncé ou défectueux	Vérifier l'échappement, le changer si nécessaire
	Le moteur a trop peu d'avance à l'allumage	Vérifier l'allumage, le régler

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas assez de puissance	Les languettes du clapet n'ont plus d'élasticité ou sont abîmées; l'étanchéité du clapet ne se fait plus	Remplacer les languettes ou le clapet
	Usure du moteur	Refaire le moteur
	Avance électronique défectueuse	Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime et prend un rythme de quatre-temps	Le carburateur déborde parce que le niveau est réglé trop haut ou que le pointeau est encrassé ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer éventuellement le pointeau et régler le niveau
	Les gicleurs se dévissent	Resserrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	La bougie n'a pas le bon indice thermique ou est de mauvaise qualité	Employer une bougie selon les „Caractéristiques techniques“
	Mauvais capuchon de bougie ou capuchon défectueux	Vérifier le capuchon ou le remplacer (cf. Réglage de l'allumage)
	Les raccords électriques de l'allumage tiennent mal ou sont oxydés	Vérifier les raccords, assurer l'étanchéité avec du silicone
Il y a des retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite, le carburateur et vérfier la mise à l'air du réservoir
	La bouqie n'a pas la bonne valeur thermique	Monter la bonne bougie (cf . “Caractéristiques techniques“)
	Le moteur a une prise d'air	Serrer les fixations du cylindre et du carburateur. Vérifier si la pipe d'admission n 'est pas fêlée.
Le moteur chauffe de trop	Pas assez de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide et purger le circuit
	Circuit de refroidissement mal au pas purgé	Purger le circuit
	Les ailettes du radiateur sont encrassées	Nettoyer les ailettes au jet
	Formation de mousse dans le circuit de refroidissement	Changer le liquide contre un liquide antigel et anticorrosif de marque
	Croc dans une durite d'eau	Changer la position
	Mauvais point d'allumage car les fixations du stator ou du socle se sont desserrées	Régler le point d'allumage et freiner les vis à la Loctite 243
	Valeur “X“ non respectée	Corriger la valeur “X“
Fumée blanche (vapeur d'eau à l'échappement)	Défaut d'étanchéité de la culasse ou joint torique défectueux	Eprouver la culasse: changer le joint torique
I'huile de boîte sort par le tuyau de mise à l'air	Il y a trop d'huile dans la boîte	Il faut rectifier le niveau
	Joint spi de la pompe à eau ou joint spi droit de l'embiellage défectueux	Changer le joint spi, vidanger l'huile, vérifier le liquide de refroidissement
	Joints au silicone des axes de commande ou de la valve à l'échappement défecteux	Changer les joints.
Toutes les ampoules grillent	Régulateur défectueux	Faire vérifier le régulateur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 9

SOMMAIRE

MODÉLE 1999
MOTEUR 250 - 380 9-2
PARTIE-CYCLE 250 - 380 9-4
RÉGLAGES DU CARBURATEUR 9-5

MODÉLE 2000
MOTEUR 250 - 380 9-8
PARTIE-CYCLE 250 - 380 9-10
RÉGLAGES DU CARBURATEUR 9-11

MODÉLE 2001
MOTEUR 250 - 380 9-15
PARTIE-CYCLE 250 - 380 9-17
RÉGLAGES DU CARBURATEUR 9-18

MODÉLE 2002
MOTEUR 250 - 380 9-22
PARTIE-CYCLE 250 - 380 9-24
RÉGLAGES DU CARBURATEUR 9-25

MODÉLE 2003
MOTEUR 250 - 300 9-29
PARTIE-CYCLE 250 - 300 9-31
RÉGLAGES DU CARBURATEUR 9-33

Art No 3206004 -F

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250 / 300 / 380 SX / EXC / EGS '99

Moteur	250 SX	250 EXC, EGS	300 EXC, EGS	380 SX	380 EXC, EGS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber				
Cylindrée	249 cm^3		297 cm^3	368 cm^3	
Alésage/Course	67,5 / 69,5 mm		72 / 73 mm	78 / 77 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:50 - 1:60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé		piston forgé	piston moulé	
Segment	2 segments de compression				
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm				
Point d'allumage	1,9 mm (17 °) avant pmh	1,2 mm (13,5 °) avant pmh	1,2 mm (13,5 °) avant pmh	2,1 mm (17 °) avant pmh	1,4 mm (14,5 °) avant pmh
Bougie	NGK BR 8 ECM				
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	48 mm		46 mm	50,5 mm	
TVC début d'action	5400 t/mn		5300 t/mn	5200 t/mn	
TVC fin d'action	7550 t/mn		7750 t/mn	7200 t/mn	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72			Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique				
Boîte	à crabots, 5 rapports				
Rapports de boîte					
1 ére	15:29	15:29		15:29	15:29
2 éme	17:27	18:26		18:26	18:26
3 éme	19.25	19:22		19:24	19:22
4 éme	21:23	21:20		21:23	21:20
5 éme	23:21	23:18		23:21	23:18
Huile de boîte	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)				
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $^5/_8 \times {}^1/_4$"				
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage	KOKUSAN 2K-1	SEM K11 (rotation gauche)		KOKUSAN 2K-1	SEM K11 (rotation gauche)
Générateur	non générateur	12V 130W		non générateur	12V 130W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau 4				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Ecrou broche arrière	M 20x1,5	80 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	0,05 mm (250) 0,06 mm (300) 0,08 mm (380)
Jeu à la coupe du segment	0,3–0,4 mm
Bielle jeu radial	0,021–0,032 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1–0,2 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	au besoin
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

TABLEAU 4

	250 SX	250 MXC, EXC 300 MXC, EXC	250/300 EGS	380 SX, MXC, EXC	380 EGS
Carburateur type	Keihin PWK 38	Keihin PWK 38	Keihin PWK 38	Keihin PWK 38	Keihin PWK 38
Numero de régulage	090598	100598	110598	070598	080598
Cicleur principal	172(168,170,175)	175(170,172,178)	175(170,172,178)	170(168,172,175)	175(168,170,172)
Cicleur de ralenti	45(48,50)	45(42,48)	45(42,48)	48(45,50)	45(48,50)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	NOZ G(NOZ H,NOZ I)	N85 C(N85 D)	R1472J (N85 C,N85 D)	NOZ H(NOZ G,NOZ I)	R1472J (NOZ G,NOZ H,NOZ I)
Position de l'aiguille	II	III	IV	II	IV
Boisseau	6	6	6	6	6
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.
Étraglement	–	–	butée boisseau 31mm	–	butée boisseau 36mm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 / 380 SX / EXC / EGS '99

	250/380SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC	250/300/380 EGS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP Extreme Ø 50 mm			
Débattement avant/arrière	280 / 320 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Pneu avant – Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21" 51M – 1,0 bar –	80/100 - 21" 51M – 1,0 bar –	90/90 - 21" 54R 80/100 - 21" 51M 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21" 54R – 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière – Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90 - 19" 62M – 1,0 bar –	110/100 - 18" 64M – 1,0 bar –	140/80 - 18" 70R 110/100 - 18" 64M 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18" 70R – 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	12 litre	9,5 ou 12 litre	9,5 ou 12 litre
Démultiplication secondaire	14:50	14:52	14:50 / 14:52	14:50 / 15:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Angle de la colonne de direction	63,5°			
Empattement	1481 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	385 mm			
Poids à vide	101 kg	102,5 kg	103,7 kg	109 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 918T768	WP 918T769
Amortissement à la compress	12	12
Amortissement à la détente	12	12
Ressort	4.2 N/mm	4.0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	150 mm	155 mm
Volume d'huile par bras	ca. 750 cm^3	ca. 750 cm^3
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

NOTA BENE: Les éléments d'amortissement contenus dans les bras droit et gauche sont différents. Ne pas les intervertir lors d'une réparation ou de travaux d'entretien.

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218T712	WP 1218T714
Amortissement à la compress.	5	6
Amortissement à la détente	14	12
Ressort	PDS3–250	PDS2–250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

COUPLES DE SERRAGE

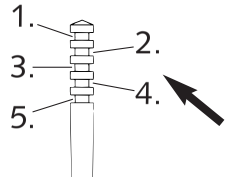
Vis broche avant	M 10	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	40 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

Les vis de serrage des tés de fourche doivent être serrées en plusieurs (3) fois, sinon elles peuvent se desserrer.

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING — KTM 250/300 MXC/EXC EU, USA '99 KEIHIN PWK 38

MEERESHÖHE *ALTITUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	N85C	N85C	N85C	N85D	N85D	N85D
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	N85B	N85C	N85C	N85C	N85D	N85D
	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	7	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	N85B	N85B	N85C	N85C	N85C	N85D
	POS	*POS*	3	3	3	2	2	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	N85B	N85B	N85C	N85C	N85C	N85D
	POS	*POS*	3	2	2	2	2	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	N85A	N85B	N85B	N85C	N85C	N85D
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



AS = *Air screw open from fully-seated*
IJ = *Idling jet*
POS = *Clip position from top*
MJ = *Main jet*

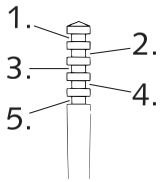
NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 250 SX EUROPA, USA '99 KEIHIN PWK 38

MEERESHÖHE *ALTITUDE*	**TEMPERATUR** →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	170	168	165	162	160	160
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	2	2	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	180	178	180	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



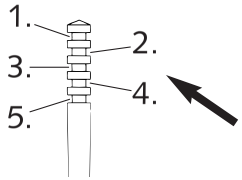
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING — KTM 380 SX/MXC/EXC EU, USA '99 KEIHIN PWK 38

MEERESHÖHE *ALTITUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	H	H	H	I	I	I
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	G	H	H	I	I	I
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	G	G	H	H	H	I
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	G	G	H	N0ZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	F	G	G	H	H	I
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Super unleaded ROZ 95

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250 / 300 / 380 SX / EXC 2000

Moteur	250 SX	250 EXC	300 EXC	380 SX	380 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber				
Cylindrée	249 cm^3		297 cm^3	368 cm^3	
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 73 mm	78 / 77 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé		piston forgé	piston moulé	
Segment	2 segments de compression				
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm				
Point d'allumage	2,0 mm (17 °) avant pmh			2,2 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR 8 ECM				
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	50,5 mm		46 mm	50,5 mm	
TVC début d'action	5000 t/mn		5300 t/mn	5200 t/mn	
TVC fin d'action	7500 t/mn		7750 t/mn	7200 t/mn	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72			Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 5 rapports				
Rapports de boîte					
1 ére	15:29	15:29		15:29	15:29
2 éme	17:27	18:26		18:26	18:26
3 éme	19.25	19:22		19:24	19:22
4 éme	21:23	21:20		21:23	21:20
5 éme	23:21	23:18		23:21	23:18
Huile de boîte	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)				
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $^5/_8$ x $^1/_4$"				
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage	KOKUSAN 2K-4	KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V 110W		non générateur	12V 110W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	0,05 mm (250) 0,06 mm (300) 0,08 mm (380)
Jeu à la coupe du segment	0,3–0,4 mm
Bielle jeu radial	0,021–0,032 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1–0,2 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	250 SX	**250 MXC, EXC**	**300 MXC, EXC**	**380 SX, MXC, EXC**	**250/300 EXC étranglé**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG PJ	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	110499	130499	140499	150499	050799
Cicleur principal	172 (170,175)	180 (178,182)	175 (172, 178)	170 (168, 172)	175
Cicleur de ralenti	48 (45, 50)	45 (48)	45 (48)	45 (48)	35
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	NOZ E (NOZ F)	NOZ G (NOZ H)	NOZ H (NOZ I)	NOZ H (NOZ I)	R 1475 J
Position de l'aiguille	III	III	III	III	III
Boisseau	7	6	6	6	6
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5
Étraglement	–	–	–	–	butée boisseau 34 mm
Cicleur de Power Jet	55	–	–	–	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2000

	250/380SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP **U**p **S**ide **D**own 43 MA		
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure max. 0,40 mm		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar –	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90 - 19“ 62M 1,0 bar –	110/100 - 18“ 64M 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18“ 70R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	12 litre	9,5 ou 12 litre
Démultiplication secondaire	14:50	14:52	15:48 / 14:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1481 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids à vide	101 kg	—	109 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518U785	WP 0518U787
Amortissement à la compress	14	14
Amortissement à la détente	12	12
Ressort	4,0 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	6 mm	6,5 mm
Longueur de la chambre d'air	140 mm	150 mm
Volume d'huile par bras	ca 840 cm^3	ca 830 cm^3
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218U718	WP 1218U720
Amortissement à la compress.	4	5
Amortissement à la détente	18	20
Ressort	PDS3–250	PDS2–250
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm

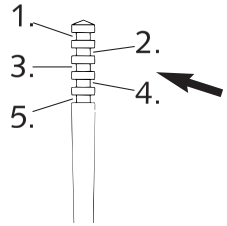
COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 SX EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38AG PJ

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	3	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	170	168	165	161628	160	160
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	180	178	180	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



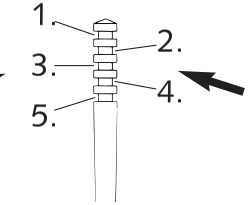
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	40	40	40	38	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	170	168
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	42	42	40	40	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/4	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

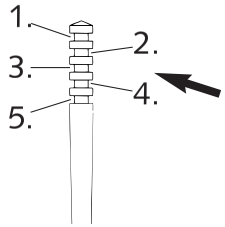
NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

21.06.99

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 300 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	22	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



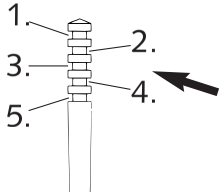
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 380 SX/MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE *ALTIDUDE*	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	45	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	1	1	1	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	22	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	2	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2001

Moteur	250 SX	250 MXC/EXC	300 MXC/EXC	380 SX	380 MXC/EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber				
Cylindrée	249 cm^3		297 cm^3	368 cm^3	
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 73 mm	78 / 77 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé		piston forgé	piston moulé	
Segment	2 segments de compression				
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm				
Point d'allumage	1,9 mm (17 °) avant pmh	2,4 mm (19 °) avant pmh	2,43 mm (19 °) avant pmh	2,6 mm (19 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR 8 ECM				
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" (hauteur de la valve à l'échappement)	49,5 mm		46 mm	50,5 mm	
TVC début d'action	5000 t/mn		5900 t/mn	5200 t/mn	
TVC fin d'action	7000 t/mn		7750 t/mn	7200 t/mn	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72			Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 5 rapports				
Rapports de boîte					
1 ére	15:29	15:29		15:29	15:29
2 éme	17:27	18:26		18:26	18:26
3 éme	19.25	19:22		19:24	19:22
4 éme	21:23	21:20		21:23	21:20
5 éme	23:21	23:18		23:21	23:18
Huile de boîte	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,8 litre 80W (Shell Gear EP 80)		0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $^5/_8$ x $^1/_4$"				
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage	KOKUSAN 2K-4	KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V 110W		non générateur	12V 110W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	0,06 mm (250) 0,06 mm (300) 0,08 mm (380)
Jeu à la coupe du segment	0,3–0,4 mm
Bielle jeu radial	0,021–0,032 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1–0,2 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 SX	**380 SX**	**250/300 EXC étranglé**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG PJ	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	010300	070300	020300
Cicleur principal	172 (170,175)	170 (168,172)	175 (172,178,180)
Cicleur de ralenti	48 (45,50)	45 (48)	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZ E (NOZ F)	NOZ G (NOZ I/NOZ H)	R 1475 J
Position de l'aiguille	III	III	III
Boisseau	7	6,5	6,5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étraglement	–	–	butée boisseau 34 mm
Cicleur de Power Jet	55	–	–

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 EXC AUS étranglé	**300 EXC AUS étranglé**	**380 EXC étranglé**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	040300	060300	080300
Cicleur principal	178 (175,180)	175 (172,178)	170 (168,172)
Cicleur de ralenti	45 (48)	45 (48)	45 (48)e
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZ G (NOZ H)	NOZ H (NOZ I)	NOZ G (NOZ I/NOZ H)
Position de l'aiguille	IV	III	III
Boisseau	6,5	6,5	6,5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étraglement	butée boisseau 34 mm	butée boisseau 34 mm	butée boisseau 36 mm
Cicleur de Power Jet	–	–	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2001

	250/380SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP **U**p **S**ide **D**own 43 MA		
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure max. 0,40 mm		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21" 51M 1,0 bar –	80/100 - 21" 51M 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21" 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90 - 19" 62M 1,0 bar –	110/100 - 18" 64M 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18" 70R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 ou 11 litre (Rés. 1,3 ou 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	14:50	14:52	15:48 / 14:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1481 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids à vide	101 kg	—	109 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518V703	WP 0518V704
Amortissement à la compress	14	14
Amortissement à la détente	12	12
Ressort	4,0 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	130 mm	150 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218V730	WP 1218V731
Amortissement à la compress.	5	5
Amortissement à la détente	25	25
Ressort	PDS7–265	PDS2–250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

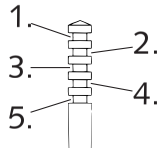
COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 250 SX EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38AG PJ

MEERESHÖHE / ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C / *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C / *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C / *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C / *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C / *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	3	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	170	168	165	162	160	160
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE
	POS	*POS*	5	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 7
Zerstäuber= 6 mm



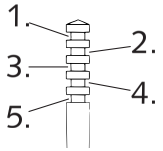
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 7
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	42	42	42	40	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	170	168
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/4	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	52	50	48	48	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 6 mm



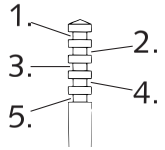
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 300 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	42	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 6 mm



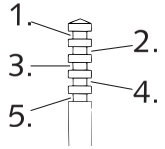
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 380 SX / MXC / EXC EUR / USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	45	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	170	168	165	162	160	158
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	4	4	3	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2002

Moteur	250 SX	250 MXC/EXC	300 MXC/EXC	380 SX	380 MXC/EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber				
Cylindrée	249 cm^3		297 cm^3	368 cm^3	
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 73 mm	78 / 77 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40				
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé		piston forgé	piston moulé	
Segment	2 segments de compression				
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm				
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		1,94 mm avant pmh	2,1 mm avant pmh	
Bougie	NGK BR 8 ECM				
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	49,5 mm		46 mm	50,5 mm	
TVC début d'action	5000 t/mn		5900 t/mn	5200 t/mn	
TVC fin d'action	7000 t/mn		7750 t/mn	7200 t/mn	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72			Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 5 rapports				
Rapports de boîte					
1 ére	15:29	15:29		15:29	15:29
2 éme	17:27	18:26		18:26	18:26
3 éme	19.25	19:22		19:24	19:22
4 éme	21:23	21:20		21:23	21:20
5 éme	23:21	23:18		23:21	23:18
Huile de boîte	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,8 litre d'huile moteur 10W-40 (Shell Advance Ultra 4)		0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	00,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Advance Ultra 4)
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $^5/_8 \times {}^1/_4$"				
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V 110W		non générateur	12V 110W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	0,06 mm (250) 0,06 mm (300) 0,08 mm (380)
Jeu à la coupe du segment	0,3–0,4 mm
Bielle jeu radial	0,021–0,032 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1–0,2 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 SX	**380 SX 380 EXC USA**	**250/300 EXC étranglé**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	061200	050201	061200
Cicleur principal	170 (168, 172)	170 (168,172)	175 (172,178,180)
Cicleur de ralenti	48 (45,50)	45 (48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZ E (NOZ F/D)	NOZ G (NOZ H)	R 1475 J (NOZ E/H)
Position de l'aiguille	III	III	III
Boisseau	6,5	6,5	6,5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étraglement	–	–	butée boisseau 34 mm
Cicleur de Power Jet	–	–	–

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250 EXC AUS	**300 EXC AUS étranglé**	**300 MXC/EXC USA**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	030201	070201	040201
Cicleur principal	178 (175,180)	170 (172,168)	175 (178,172)
Cicleur de ralenti	45 (48)	45 (48)	45 (48)
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZ E (NOZ F)	NOZ G (NOZ H)	NOZ H (NOZ I)
Position de l'aiguille	IV	II	III
Boisseau	6,5	6,5	6,5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5
Étraglement	–	butée boisseau 36 mm	–
Cicleur de Power Jet	–	–	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 / 380 SX, MXC, EXC 2002

	250/380SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP **USD** 48 MA	Fourche télescopique WP **U**p **S**ide **D**own 43 MA	
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP **P**rogressive **D**amping **S**ystem		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure max. 0,40 mm		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar –	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90 - 19“ 62M 1,0 bar –	110/100 - 18“ 64M 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18“ 70R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 ou 11 litre (Rés. 1,3 ou 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	14:50	14:52	15:48 / 14:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1481 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids à vide	101 kg	102,5 kg	109 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 1418W709	WP 0518W711
Amortissement à la compress	20	20
Amortissement à la détente	16	12
Ressort	4,2 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	100 mm	140 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218V736	WP 1218V737
Amortissement à la compress.	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15
Amortissement à la détente	25	25
Ressort	PDS7–260	PDS6–260
Précontrainte du ressort	4 mm	5 mm

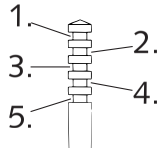
COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16/20x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 SX EUR/USA 2002 KEIHIN PWK 38AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	48	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	1	1
	HD	*MJ*	170	168	165	162	160	158
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	50	50	48	48	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	52	50	50	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE
	POS	*POS*	5	4	3	3	3	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



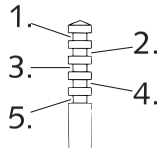
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 250 MXC/EXC EUR/USA 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE / ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C / *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C / *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C / *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C / *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C / *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZF	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/4	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



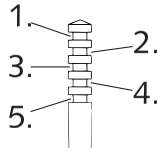
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 300 MXC/EXC EUR/USA 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ	NOZJ
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



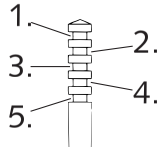
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 380 SX / MXC / EXC EUR / USA 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE / ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C / 19°F to 41°F	6°C bis 15°C / 42°F to 60°F	16°C bis 24°C / 61°F to 78°F	25°C bis 38°C / 79°F to 98°F	37°C bis 49°C / 99°F to 120°F
3000 m / 10000 ft ↑ 2301 m / 7501 ft	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	170	168	165	162	160	158
2300 m / 7500 ft ↑ 1501 m / 5001 ft	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	172	170	168	165	162	160
1500 m / 5000 ft ↑ 751 m / 2501 ft	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
750 m / 2500 ft ↑ 301 m / 1001 ft	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	4	4	3	2	2
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
300 m / 1000 ft ↑ Meeresniveau / Sea level	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZF	NOZG	NOGH	NOZH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber =5 mm



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250/300 MXC / EXC 2003

Moteur	**250 MXC/EXC**	**300 MXC/EXC**
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber	
Cylindrée	249 cm^3	297 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm	72 / 73 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps	
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40	
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Piston	piston moulé	piston forgé
Segment	2 segments de compression	
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm	
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	1,94 mm avant pmh
Bougie	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	
Valeur "Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	49,5 mm	46 mm
TVC début d'action TVC fin d'action	5000/min 7000/min	5900/min 7750/min
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Shell HF - E15)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Rapports de boîte 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme	 15:29 18:26 19:22 21:20 23:18	
Huile de boîte	0,8 l litre d'huile moteur 10W-40	
Pignons livrables	13Z / 14Z / 15Z pour chaîne 5/8 x 1/4"	
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C	
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-3 12V 110W	
Allumage USA (MXC) Générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40W	
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau	
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnèe	

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	0,06 mm (250 / 300)
Jeu à la coupe du segment	0,3–0,4 mm
Bielle jeu radial	0,021–0,032 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,1–0,2 mm
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42,5 mm
Masses d'équilibrage, la valeur extérieure	60 mm ± 0,05 mm
Faux-rond en bout de vilebrequin	max 0,06 (neufs = 0,03 mm)

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250/300 EXC étranglé	**250 EXC USA**	**300 EXC AUS étranglé**	**300 MXC / EXC USA**
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	120202	140202	130202	150202
Cicleur principal	175 (182,185)	182 (185)	175 (172,178)	175 (172,178)
Cicleur de ralenti	35 (48)	48	35 (45,48)	45 (48)
Cicleur de starter	85	85	85	85
Aiguille	R 1475 J	N3CH (N3CW)	R1475J (NOZ H/NOZ	NOZ H (NOZ I)
Position de l'aiguille	(N3CH/N3CW)	IV	I)	III
Boisseau	III	6,5	II	6,5
Vis d'air dévissée de	6,5	1,5	6,5	1,5
Étraglement	1,5	–	1,5	–
Cicleur de Power Jet	butée boisseau 34mm	–	butée boisseau 34mm	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 MXC, EXC 2003

	250/300 MXC	250/300 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	Fourche télescopique WP **U**p **S**ide **D**own 48 MA	
Débattement avant/arrière	300 / 335 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)	
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante	
Disques de frein	usure max. 0,40 mm	
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21“ 51M 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21“ 54R 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/100 - 18“ 64M 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18“ 70R 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	11 litre (Réserve 1,7 litre)	9 ou 11 litre (Rés. 1,3 ou 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	14:52	15:48 / 14:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52	
Lampe	Phare: HS1 12V 35/35W Veilleuse: 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) Èclairage du tableau de bord: 12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d) Feu Stop - lanterne: 12V 21/5W (Sockel BaY15d) Clignoteur: 12V 10W (Sockel Ba15s) De plaque dímmatriculation: 12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1481 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	925 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 4860 MXMA 1418X736
Amortissement à la compress	20
Amortissement à la détente	20
Ressort	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm
Longueur de la chambre d'air	110 mm
Qualité d'huile	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

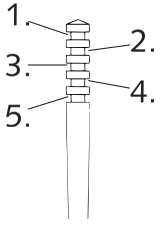
	WP 5018 PDS-MCC 1218X759
Amortissement à la compress.	17
Amortissement à la détente	26
Ressort	71-90/260
Précontrainte du ressort	7 mm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M14x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	60 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 MXC/EXC EUR/USA 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1,5	1,5	1,5	2
	LD	*IJ*	48	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	N3CH	N3CH	N3CH	N3CW	N3CW	N3CW
	POS	*POS*	4	3	3	3	3	2
	HD	*MJ*	182	182	180	178	175	172
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1,5	1,5	1,5
	LD	*IJ*	48	48	48	48	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	N2CH	N3CH	N3CH	N3CH	N3CW	N3CW
	POS	*POS*	4	4	3	3	3	3
	HD	*MJ*	185	182	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1,5	1,5
	LD	*IJ*	48	48	48	48	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	N3CG	N3CH	N3CH	N3CH	N3CH	N3CW
	POS	*POS*	4	4	4	3	3	3
	HD	*MJ*	188	185	182	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1,5
	LD	*IJ*	50	48	48	48	48	48
	NADEL	*NEEDLE*	N3CG	N3CG	N3CH	N3CH	N3CH	N3CH
	POS	*POS*	5	4	4	4	3	3
	HD	*MJ*	188	188	185	182	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	52	50	48	48	48	48
	NADEL	*NEEDLE*	N3CG	N3CG	N3CG	N3CH	N3CH	N3CH
	POS	*POS*	5	5	4	4	4	3
	HD	*MJ*	190	188	188	185	182	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



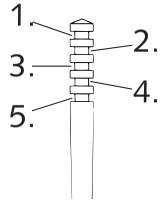
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 300 MXC/EXC EUR/USA 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE / ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C / *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C / *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C / *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C / *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C / *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	*IJ*	45	45	42	42	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ	NOZJ
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	162
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	165
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 10

SOMMAIRE

MODÉLE 1999
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 250 - 380 10-2

MODÉLE 2000
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 250 - 380 10-3

MODÉLE 2001/2002
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 250 - 380 10-4

MODÉLE 2003
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 250 - 300 10-6

Art No 3206004 -F

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

250-380 6.98

SI LA MOTO EST UTILISÉE RÉGULIÈREMENT EN COMPÉTITIONS, LA SERVICE DE 4000 KM EST À FAIRE APRÈS CHAQUE COURSE

	Pilote KTM		Atelier KTM			
	avant chaque mise en service	après chaque nettoyage	1ère révision après 1000 km ou 10 heures	tous les 2000 km ou 20 heures	tous les 4000 km ou une fois par an	au moins une fois par an
Vérifier le niveau d'huile de boîte	●					
Vidanger la boîte			●		●	●
Vérifier la bougie, régler l'écartement				●	●	●
Changer la bougie					●	
Vérifier le fonctionnement de la valve à l'échappement						●
Vérifier l'état de la pipe d'admission	●				●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●			●	
Régler le ralenti			●		●	
Vérifier que les tuyaux de mise à l'air du carter moteur et du réservoir ne sont pas pincés			●			
Nettoyer le filtre à air et la pipe d'admission		●			●	●
Contrôler la chaîne, le pignon, la couronne et le guide-chaîne	●		●		●	
Nettoyer et graisser la chaîne	●				●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●		●	
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement	●		●		●	
Contrôler la qualité de l'antigel						●
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●		●	
Vérifier l'échappement					●	
Changer la fibre de verre dans le pot d'échappement					●	
Vérifier les fixations de l'échappement					●	
Vérifier le niveau de liquide de frein dans les bocaux	●		●		●	
Changer le liquide de frein						●
Vérifier les plaquettes de frein	●				●	
Contrôler les disques de frein					●	
Vérifier l'état des durites de frein	●		●		●	
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein	●		●		●	
Vérifier le niveau d'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique				●	●	
Changer l'huile de l'embrayage hydraulique						●
Vérifier l'amortissement de la fourche	●				●	
Vérifier l'étanchéité de la fourche					●	
Nettoyer les cache-poussière de la fourche		●		●	●	
Dévisser les vis de purge sur les bras de fourche					●	
Vidanger la fourche						●
Révision complète de la fourche						●
Contrôler les roulements de direction			●		●	
Nettoyer et graisser les roulements et les caches de la direction					●	●
Vérifier et régler l'amortisseur	●				●	
Révision complète de l'amortisseur						●
Graisser le bras oscillant (Ne pas graisser l'ancrage de l'amortisseur)						●
Contrôler les rayons et les jantes	●		●		●	
Vérifier les roulements de roue	●				●	
Contrôler les pneus et leur pression	●				●	
Vérifier l'état des câbles	●				●	
Régler et huiler les câbles		●	●		●	
Vérifier l'équipement électrique	●		●		●	
Vérifier la fixation de batterie et les raccords (CH, Singapore)					●	
Vérifier le réglage du phare					●	
Passer un aérosol anticorrosion sur le commodo d'éclairage, le bouton de clignotants et le contacteur général		●			●	
Vérifier le serrage des vis, écrous et colliers	●		●		●	
Lubrifier toutes les articulations et pièces qui coulissent		●	●	●	●	

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

250-380 6.99

KTM SPORTMOTORCYCLES

SI LA MOTO EST UTILISÉE RÉGULIÈREMENT EN COMPÉTITIONS, LA SERVICE DE 4000 KM EST À FAIRE APRÈS CHAQUE COURSE

	Pilote KTM		Atelier KTM			
	avant chaque mise en service	après chaque nettoyage	1ère révision après 1000 km ou 10 heures	tous les 2000 km ou 20 heures	tous les 4000 km ou une fois par an	au moins une fois par an
Vérifier le niveau d'huile de boîte	●					
Vidanger la boîte			●		●	●
Vérifier la bougie, régler l'écartement				●	●	●
Changer la bougie					●	
Vérifier le fonctionnement de la valve à l'échappement						●
Vérifier l'état de la pipe d'admission	●				●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●			●	
Régler le ralenti			●		●	
Vérifier que les tuyaux de mise à l'air du carter moteur et du réservoir ne sont pas pincés			●			
Nettoyer le filtre à air et la pipe d'admission		●			●	●
Contrôler la chaîne, le pignon, la couronne et le guide-chaîne	●		●		●	
Nettoyer et graisser la chaîne	●				●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●		●	
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement	●		●		●	
Contrôler la qualité de l'antigel						●
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●		●	
Vérifier l'échappement					●	
Changer la fibre de verre dans le pot d'échappement					●	
Vérifier les fixations de l'échappement	●				●	
Vérifier le niveau de liquide de frein dans les bocaux	●		●		●	
Changer le liquide de frein						●
Vérifier les plaquettes de frein	●				●	
Vérifier les disques de frein (usure et voile)	●				●	
Vérifier l'état des durites de frein	●		●		●	
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein	●		●		●	
Vérifier le niveau d'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique				●	●	
Changer l'huile de l'embrayage hydraulique						●
Vérifier l'amortissement de la fourche	●				●	
Vérifier l'étanchéité de la fourche					●	
Nettoyer les cache-poussière de la fourche		●		●	●	
Dévisser les vis de purge sur les bras de fourche					●	
Vidanger la fourche						●
Révision complète de la fourche						●
Contrôler les roulements de direction			●		●	
Nettoyer et graisser les roulements et les caches de la direction					●	●
Vérifier et régler l'amortisseur	●				●	
Révision complète de l'amortisseur						●
Graisser le bras oscillant (Ne pas graisser l'ancrage de l'amortisseur)						●
Contrôler les rayons et les jantes	●		●		●	
Vérifier les roulements de roue	●				●	
Contrôler les pneus et leur pression	●				●	
Vérifier l'état des câbles	●				●	
Régler et huiler les câbles		●	●		●	
Vérifier l'équipement électrique	●		●		●	
Vérifier le réglage du phare					●	
Passer un aérosol anticorrosion sur le commodo d'éclairage, le bouton de clignotants et le contacteur général		●			●	
Vérifier le serrage des vis, écrous et colliers	●		●		●	
Lubrifier toutes les articulations et pièces qui coulissent		●	●	●	●	

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2001/02 250/300/380 SX/MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 4000 KM APRÉS CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

Art No 3206004 -F

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 2003

250/300 MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 4000 KM APRÉS CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

Art No 3206004 -F

VÉRIFICATIONS RECOMMANDÉES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 250/300 EXC ET MXC UTILISÉ EN COMPÉTITIONS D'ENDURO (A DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM)

	30 heures	45 heures	60 heures	90 heures	120 heures	135 heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

VÉRIFICATIONS RECOMMANDÉES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 250/300 EXC ET MXC UTILISÉ ENDURO COMME LOISIR (A DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM)

	60 heures	90 heures	120 heures	180 heures	240 heures	270 heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Contrôle des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

REMARQUE: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

SCHÉMA DE CABLAGE 11

SOMMAIRE

MODÉLE 1999
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 380 EXC 11-2
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 380 EGS 11-3
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 380 EXC (USA) 11-5

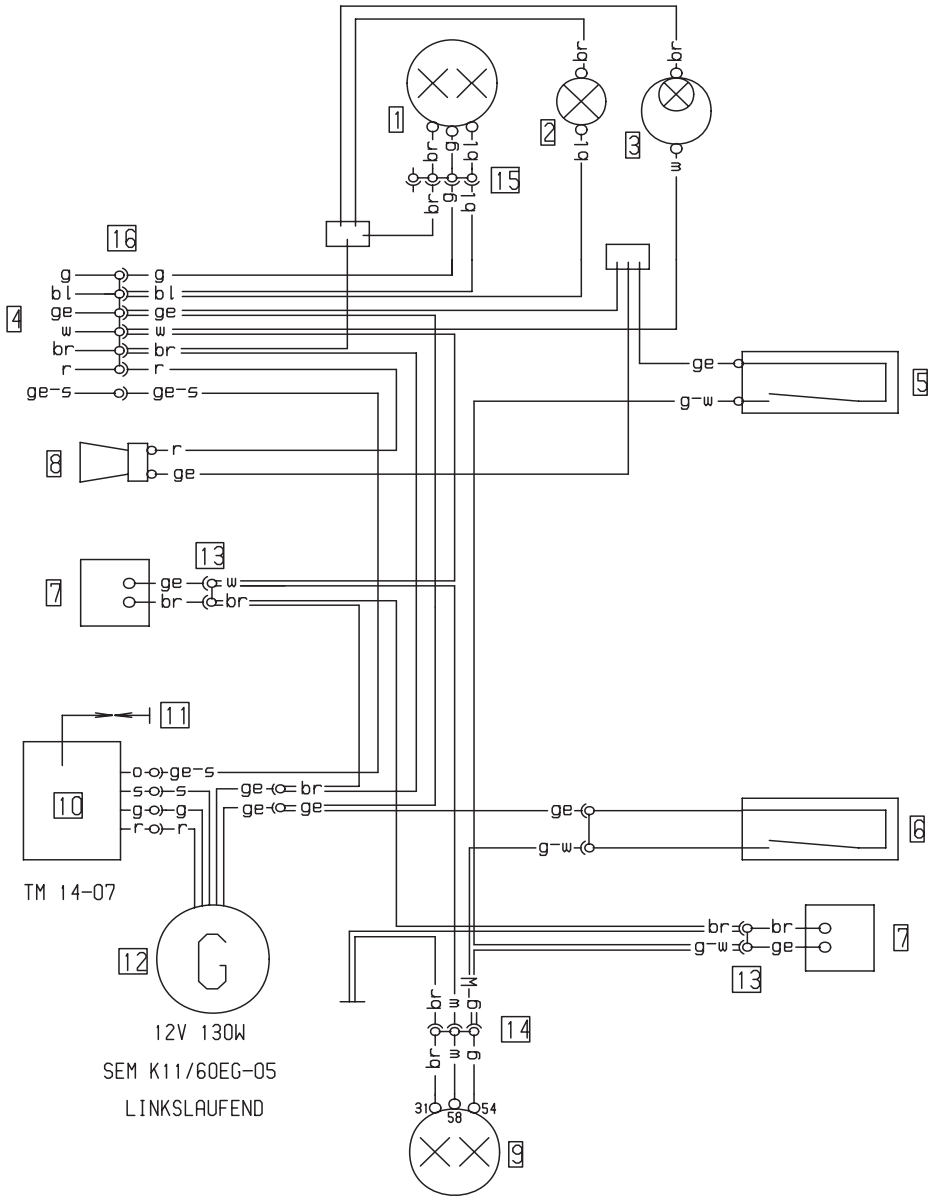
MODÉLE 2000
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 300 EXC USA 11-6
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 380 EXC 11-7
SCHÉMA DE CABLAGE 380 EXC USA 11-9

MODÉLE 2001/2002
SCHÉMA DE CABLAGE 250 EXC (USA) 11-10
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 380 EXC 11-11
SCHÉMA DE CABLAGE 300 - 380 EXC (USA) 11-13

MODÉLE 2003
SCHÉMA DE CABLAGE 250 - 300 EXC (EU/AUS) 11-14
SCHÉMA DE CABLAGE 300 - 300 EXC (USA) 11-16

Art No 3206004 -F

SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
	250/300/380 EXC '98	vorne 547 11 075 200 hinten 583 11 076 000	Europa	07 07 98 KE	22C8-DIV		vo 250-380 EXC EU '98 hi 125-380 EXC '98



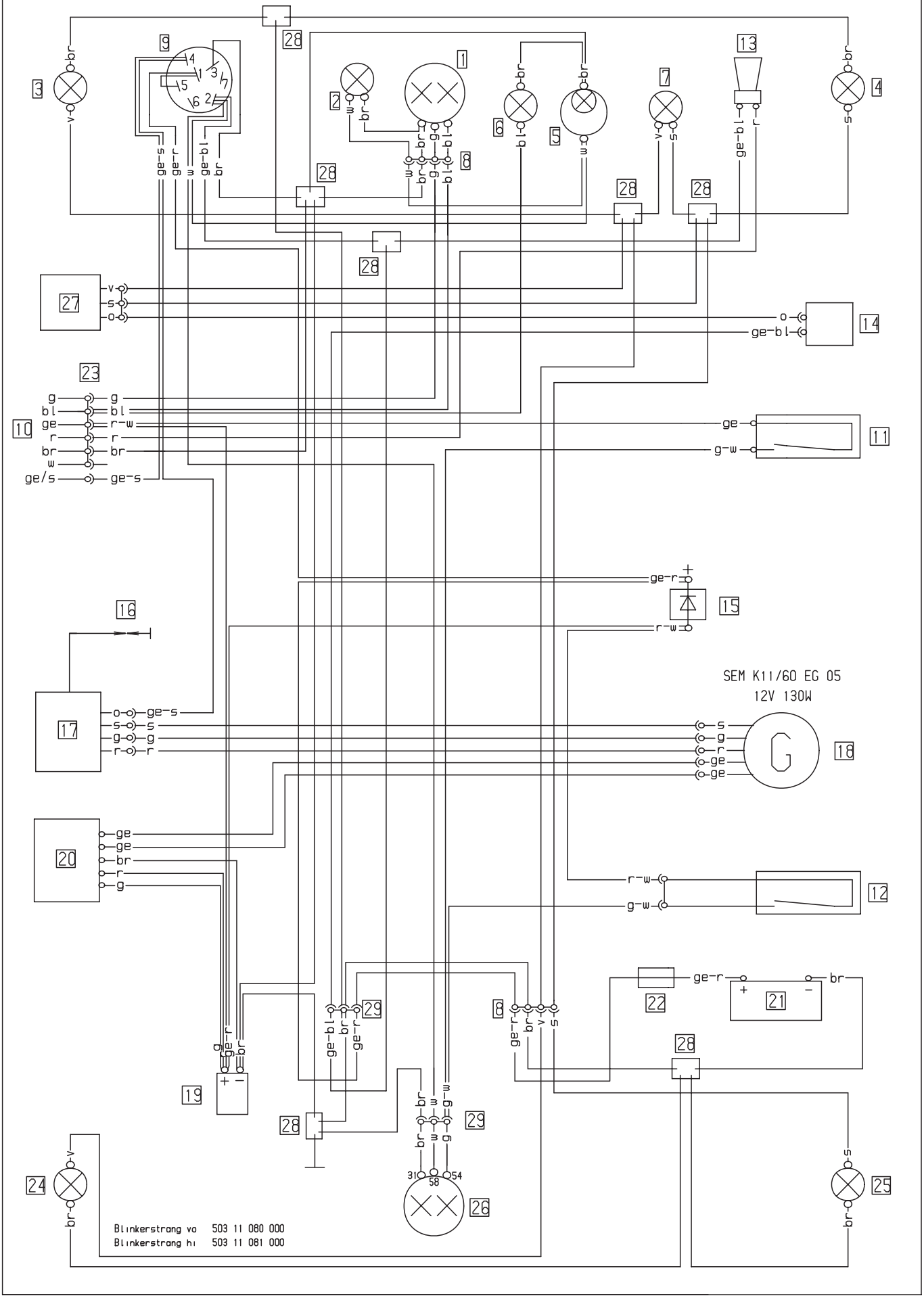
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Fernlichtkontrolle	2 high beam indicator	2 spia abbagliante	2 temoin feu route
3 Tachobeleuchtung	3 speedometer light	3 luce tachimetro	3 eclair comp vitesse
4 zum Kombischalter	4 to combinat switch	4 multicomando	4 commodo
5 Bremslichtsch vo	5 stoplight switch f	5 int luce arresto ant	5 contact de stop av
6 Bremslichtsch hi	6 stoplight switch r	6 int luce arresto post	6 contact de stop arr
7 Spannungsbegrenzer	7 voltage limiter	7 regol di tens	7 regulateur
8 Schnarre	8 horn	8 clacson	8 klaxon
9 Brems-Schlußlicht	9 rear-stoplight	9 fanal post di freno	9 feu arr et de stop
10 Zündspule	10 ignition coil	10 bobina d'accens	10 bobine d'allumage
11 Zündkerze	11 spark plug	11 candela	11 bougie
12 Generator	12 generator	12 dinamo	12 generateur
13 2-pol Stecker	13 multip cont plug (2)	13 connettore a 2 poli	13 connect multiple (2)
14 3-pol Stecker	14 multip cont plug (3)	14 connettore a 3 poli	14 connect multiple (3)
15 4-pol Stecker	15 multip cont plug (4)	15 connettore a 4 poli	15 connect multiple (4)
16 9-pol Stecker	16 multip cont plug (9)	16 connettore a 9 poli	16 connect multiple (9)
16 Parallelverbinder	16 parallel connector	16 parallelo composto	16 parallele connecteur
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 control luces largas
3 luz tacometro
4 llave combinada
5 interr luces de freno del
6 interr luces de freno tras
7 regulador de tension
8 claxon
9 luz freno tras
10 bobina de encendido
11 bujia
12 generador
13 conector multiple (2)
14 conector multiple (3)
15 conector multiple (4)
16 conector multiple (9)
16 conector paralelo
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

Kontaktbelegung –
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT o							
Abblendl	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZUNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	

SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Kabelstrangbez
	250-380 EGS '98	vorne 546 11 475 300 hinten 503 11 076 000	Europa	02 07 97 KE	vo 250-380 EGS '98 hi 125-380 EGS '98



KTM 250/380 EGS 1998

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Zündschloß	9 ignition lock	9 accensione	9 contact d'allum
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Diode	15 diode	15 diodo	15 diode
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Batterie 1 2Ah	21 battery 1 2Ah	21 batteria 1 2Ah	21 batterie 1 2Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (9)	23 connettore a 9 poli	23 connect multiple (9)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
28 Parallelverbinder	28 parallel connector	28 parallelo composto	28 parallele connecteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 llave de contacto
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 diodo
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 bateria 12V 1 2Ah
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (4)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
28 parallele connecteur
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung
Zündschloß (Typ CEV 7-pol)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	
	●						●

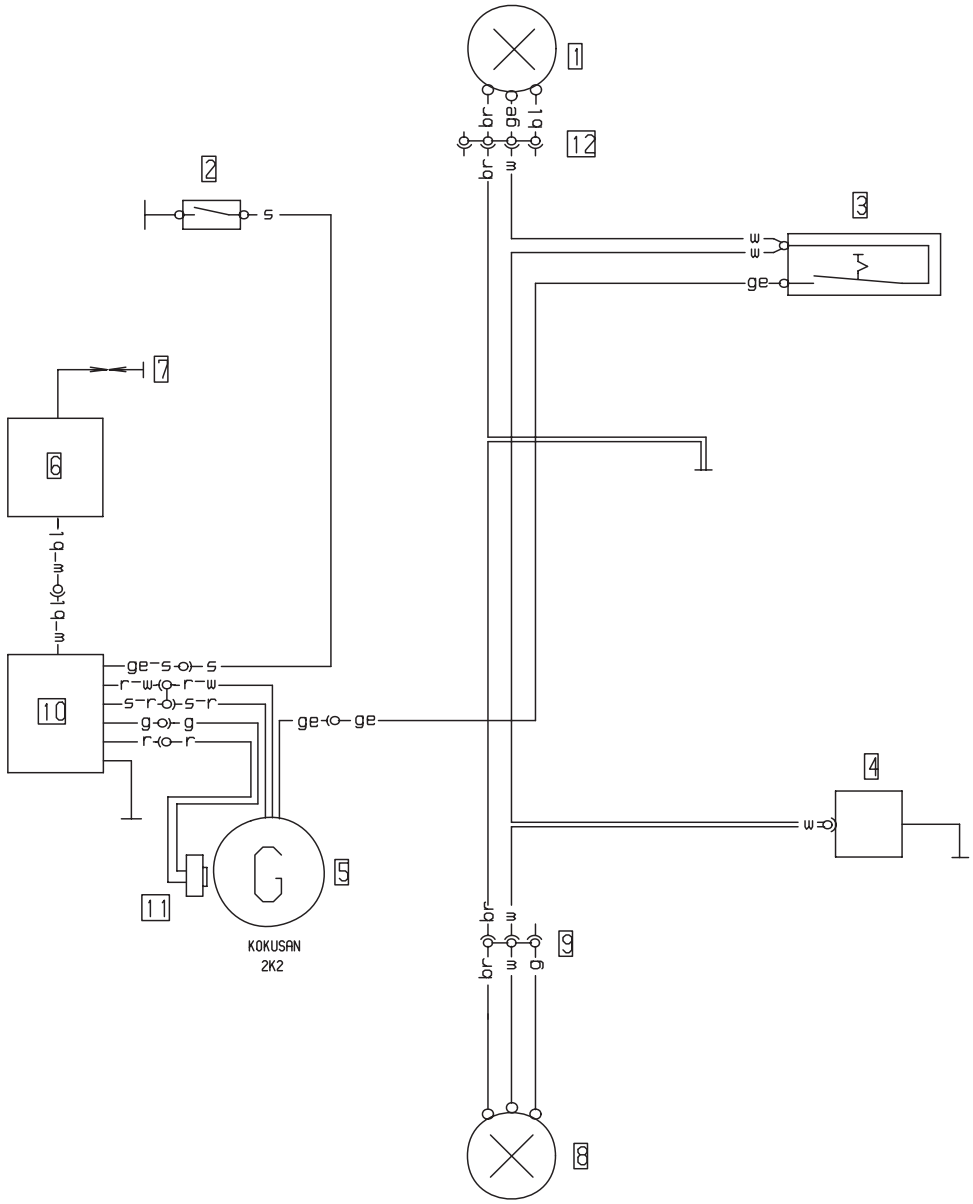
Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	●
⇨	●	●	

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ⊖							
Abblendl	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	

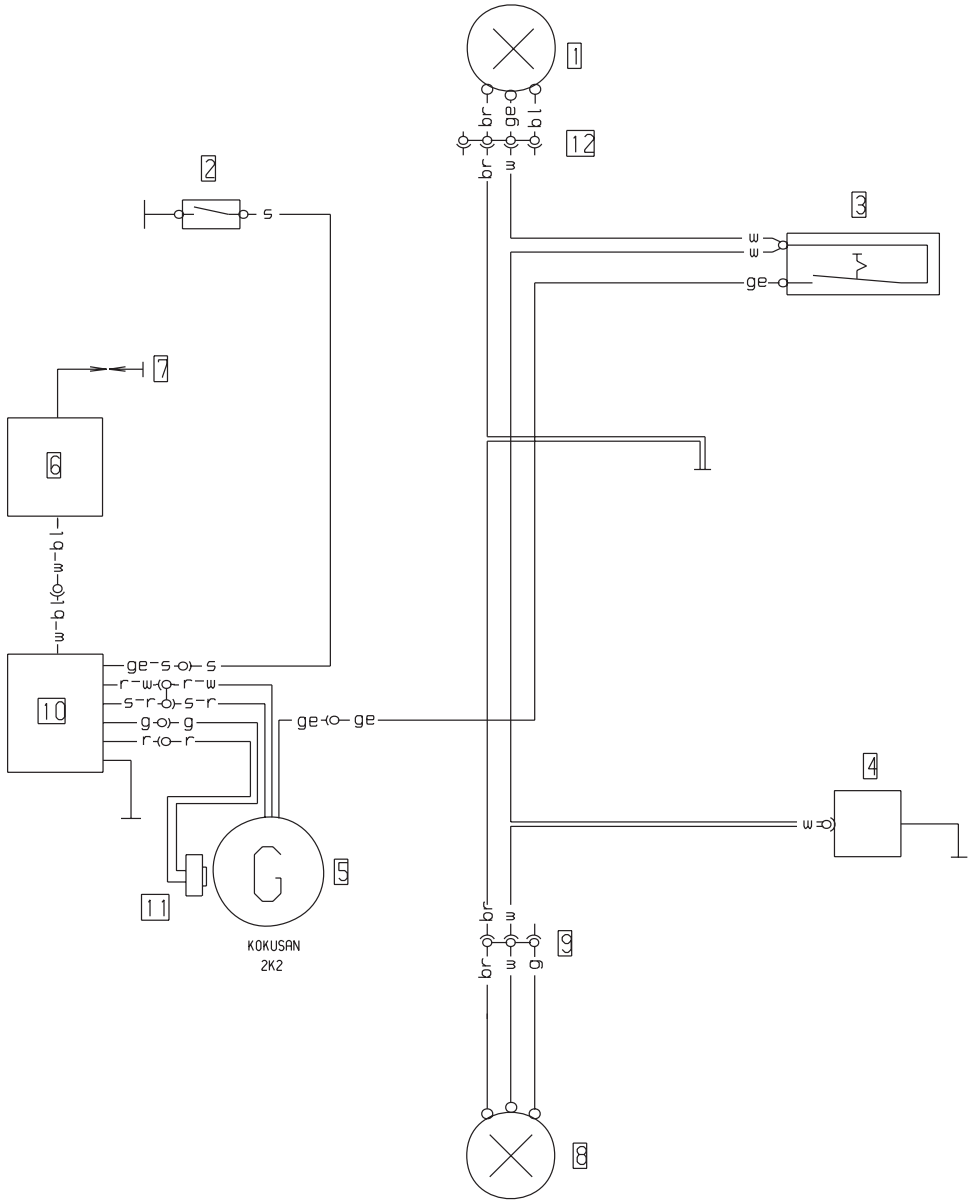
SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
KTM SPORTMOTORCYCLES	125/250/300/380 EXC '98'99	vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	22 06 98 KE	22C8-USA		vo 125 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

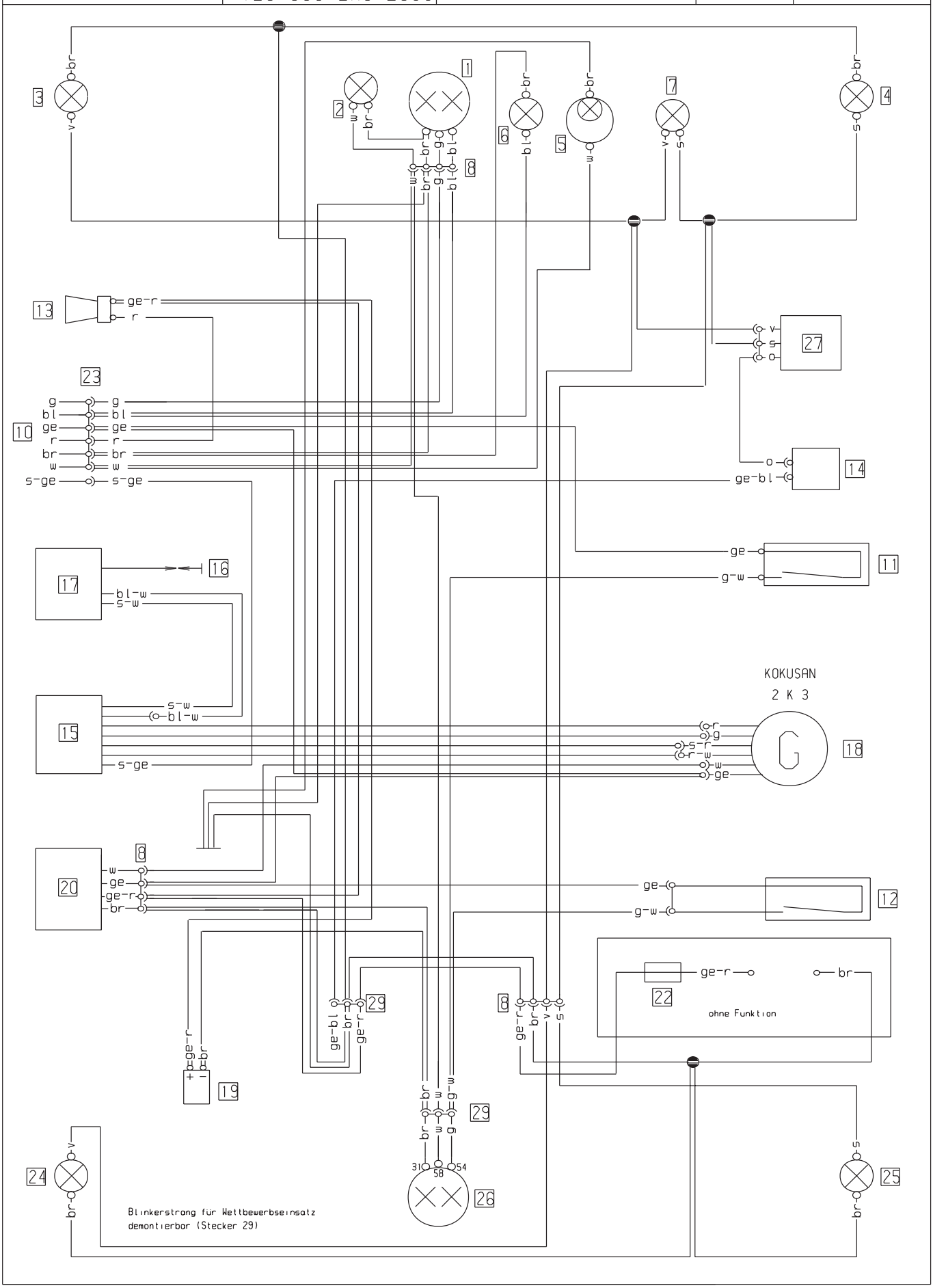
SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
KTM SPORTMOTORCYCLES	125/200/250/300 EXC 2000	vorne 503 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	22 06 98 KE	1-3XCUSA		vo 125 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name
	125-380 EXC 2000	vorne 503 11 075 600 hinten 503 14 040 100 Blinker vorne 503 11 080 100 Blinker hinten 503 11 081 000	Europa	07 04 99 Hei



KTM 125-380 EXC 2000

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boitier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Blinkerschalter

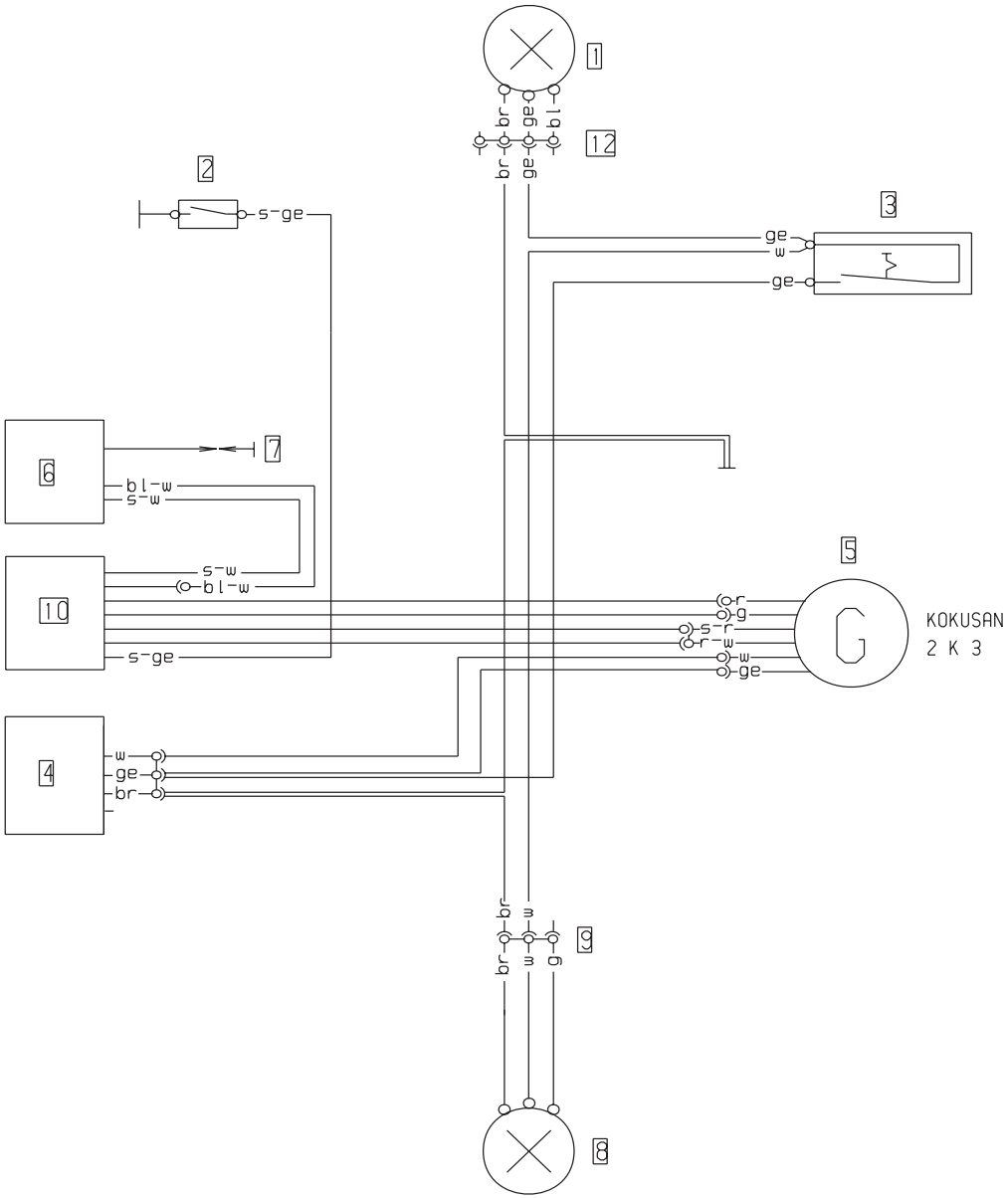
	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	●
⇨	●	●	

Kontaktbelegung –
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	

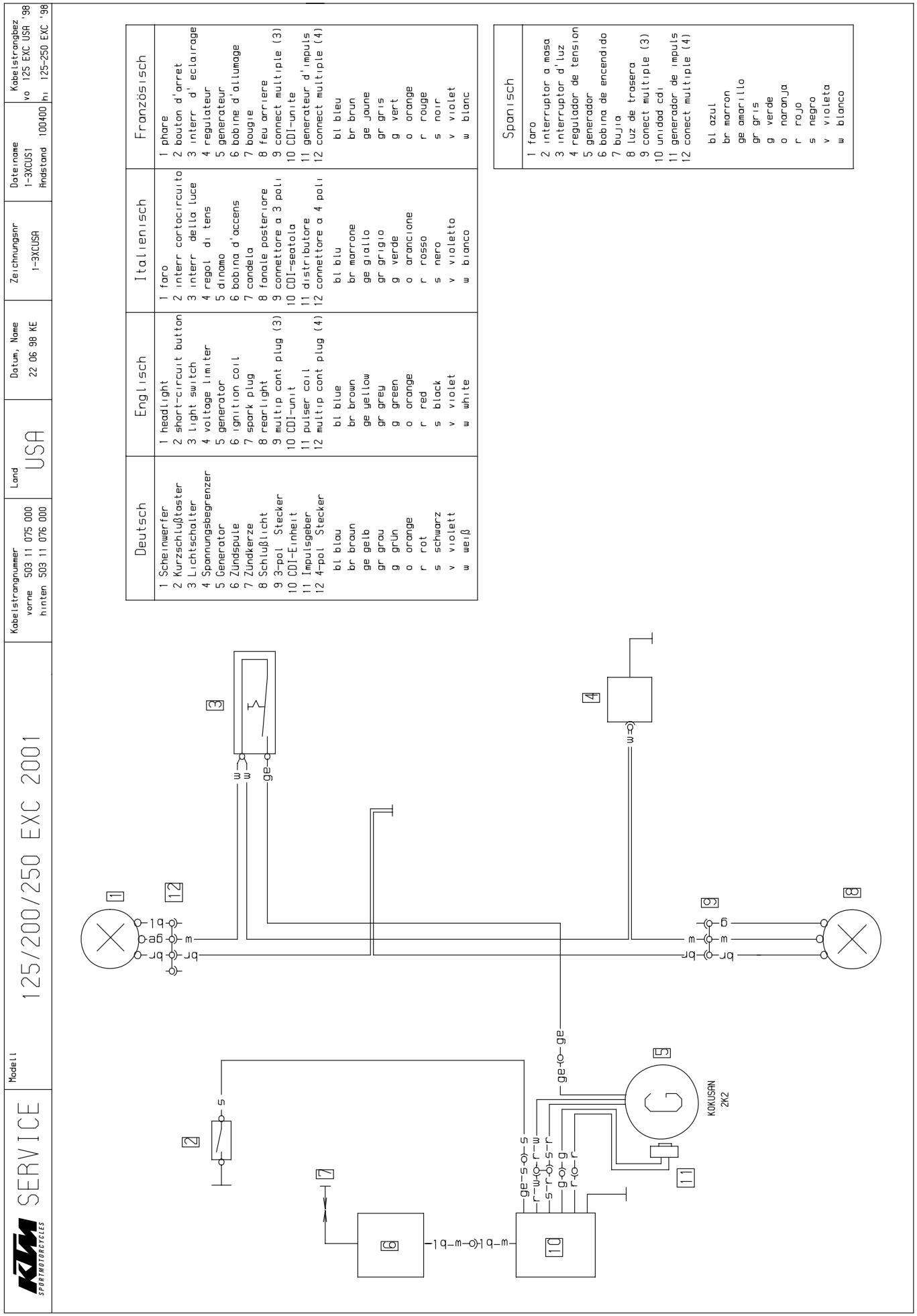
Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
29 conector multiple (3)

SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Änderungsstand	Kabelstrangbez
KTM SPORTMOTORCYCLES	380 EXC 2000	vorne 523 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	22 06 98 KE	380XCUSA		vo 200 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98

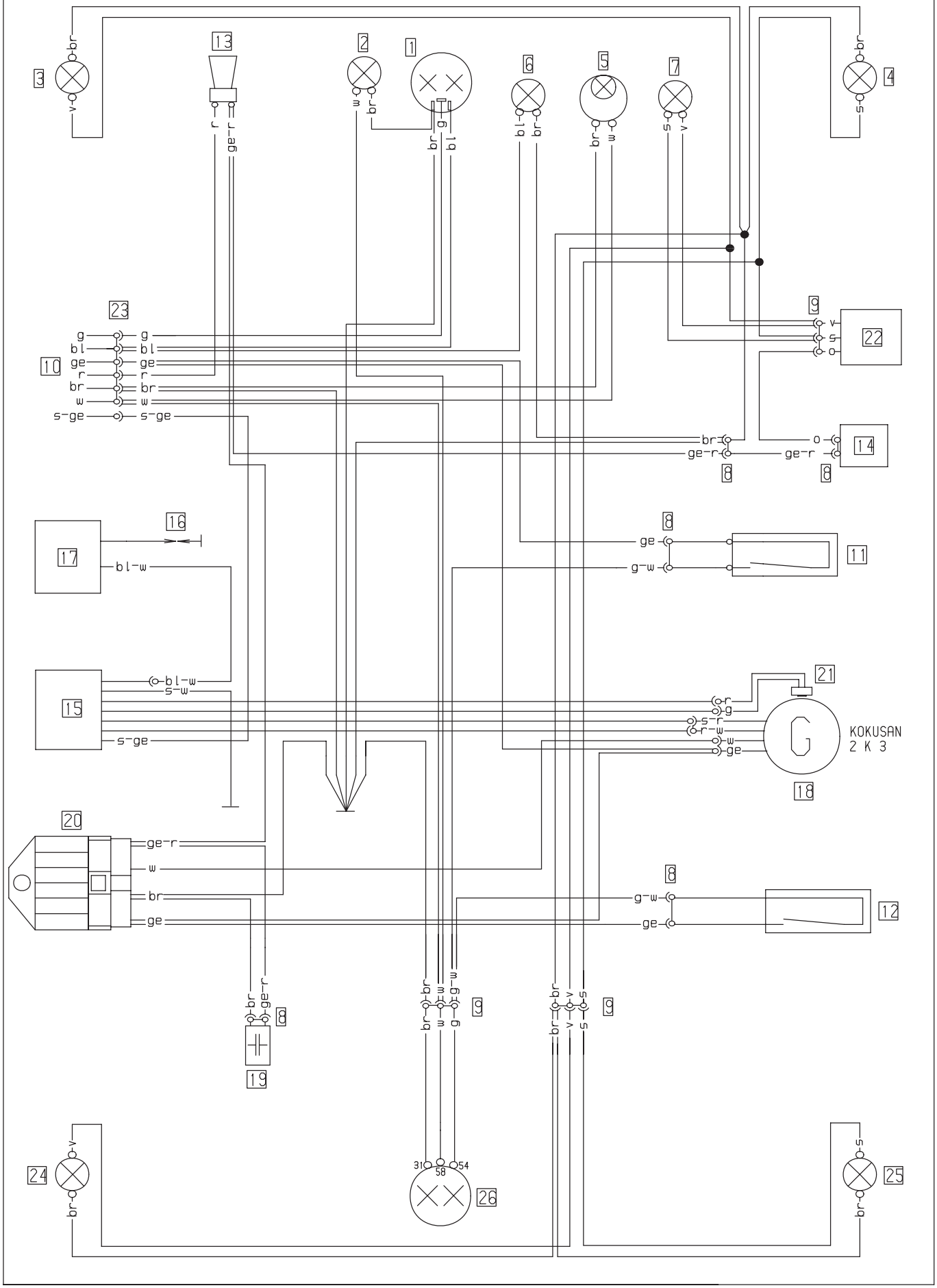


Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco


SERVICE
Modell
125/200/250 EXC 2001
Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 000
hinten 503 11 076 000
Land
USA
Datum, Name
22 06 98 KE
Zeichnungsnr
1-3XCUSA
Datei:name
1-3XCUS1
Anstand 100400
Kabelstrangbez
vo 125 EXC USA '98
hi 125-250 EXC '98
Deutsch
1 Scheinwerfer
2 Kurzschlußtaster
3 Lichtschalter
4 Spannungsbegrenzer
5 Generator
6 Zündspule
7 Zündkerze
8 Schlußlicht
9 3-pol Stecker
10 CDI-Einheit
11 Impulsgeber
12 4-pol Stecker
bl blau
br braun
ge gelb
gr grau
g grün
o orange
r rot
s schwarz
v violett
w weiß
Englisch
1 headlight
2 short-circuit button
3 light switch
4 voltage limiter
5 generator
6 ignition coil
7 spark plug
8 rearlight
9 multip cont plug (3)
10 CDI-unit
11 pulser coil
12 multip cont plug (4)
bl blue
br brown
ge yellow
gr grey
g green
o orange
r red
s black
v violet
w white
Italienisch
1 faro
2 interr cortocircuito
3 interr della luce
4 regol di tens
5 dinamo
6 bobina d'accens
7 candela
8 fanale posteriore
9 connettore a 3 poli
10 CDI-scatola
11 distributore
12 connettore a 4 poli
bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
Französisch
1 phare
2 bouton d'arret
3 interr d'eclairage
4 regulateur
5 generateur
6 bobine d'allumage
7 bougie
8 feu arriere
9 connect multiple (3)
10 CDI-unite
11 generateur d'impuls
12 connect multiple (4)
bl bleu
br brun
ge jaune
gr gris
g vert
o orange
r rouge
s noir
v violet
w blanc
Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco
KOKUSAN
2K2

KTM SPORTMOTORCYCLES SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Dateiname
	125-380 EXC 2001	vorne 503 11 075 700 hinten 503 14 040 100 Blinkerstrang vorne 590 11 080 000 Blinkerstrang hinten 590 11 081 000	EU	04 05 00 KE	EXC2001



KTM 125-380 EXC 2001

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 eclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 2-pol Stecker	8 multip cont plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect multiple (2)
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett d'impulsi	21 generateur d'impuls
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int lampeggiatori	22 contact d clignateur
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interuptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

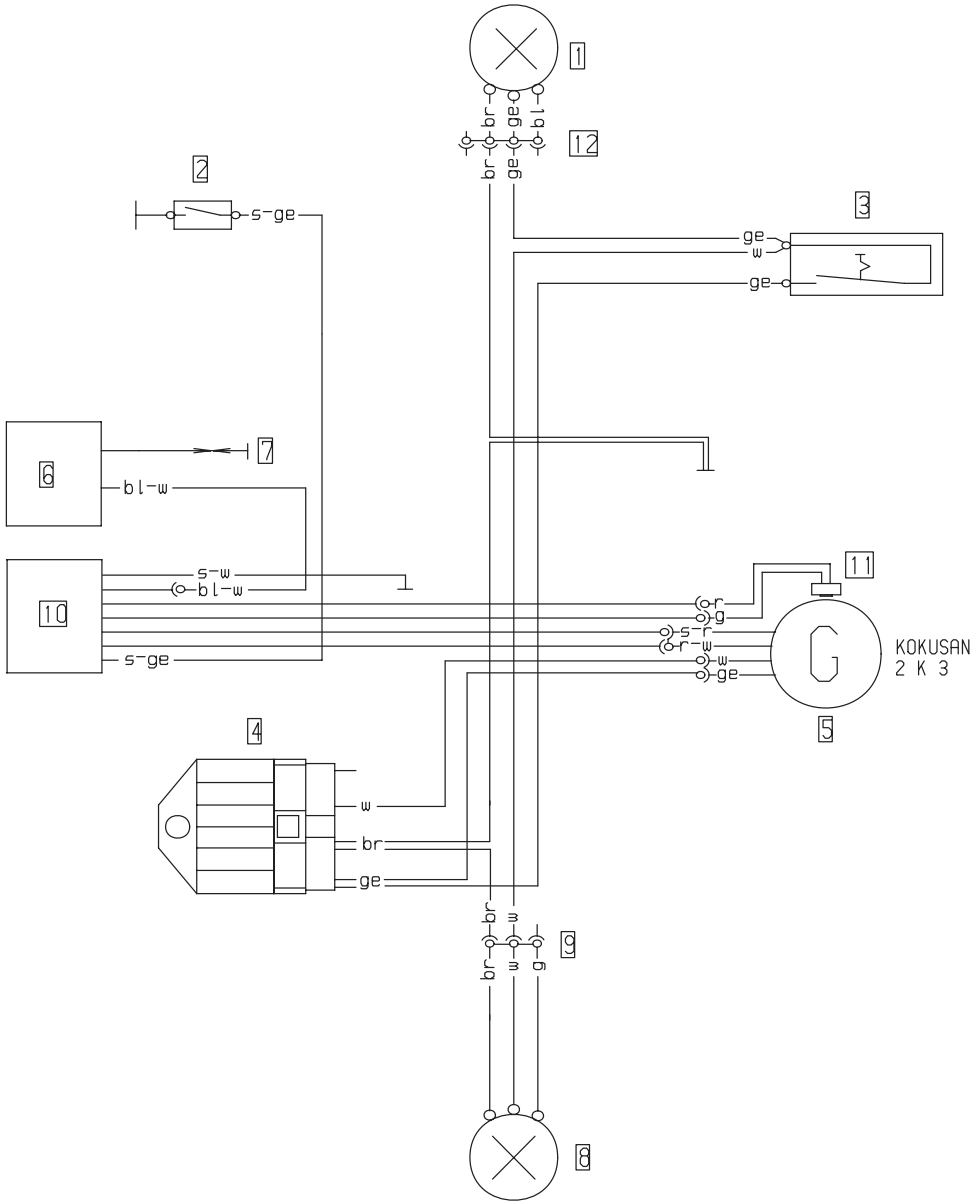
	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
Lights ○							
LO beam	●		●	●			
Hi beam		●	●	●			
Horn						●	●
Engine off					●		●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	●
⇨	●	●	

Art No 3206004 -F

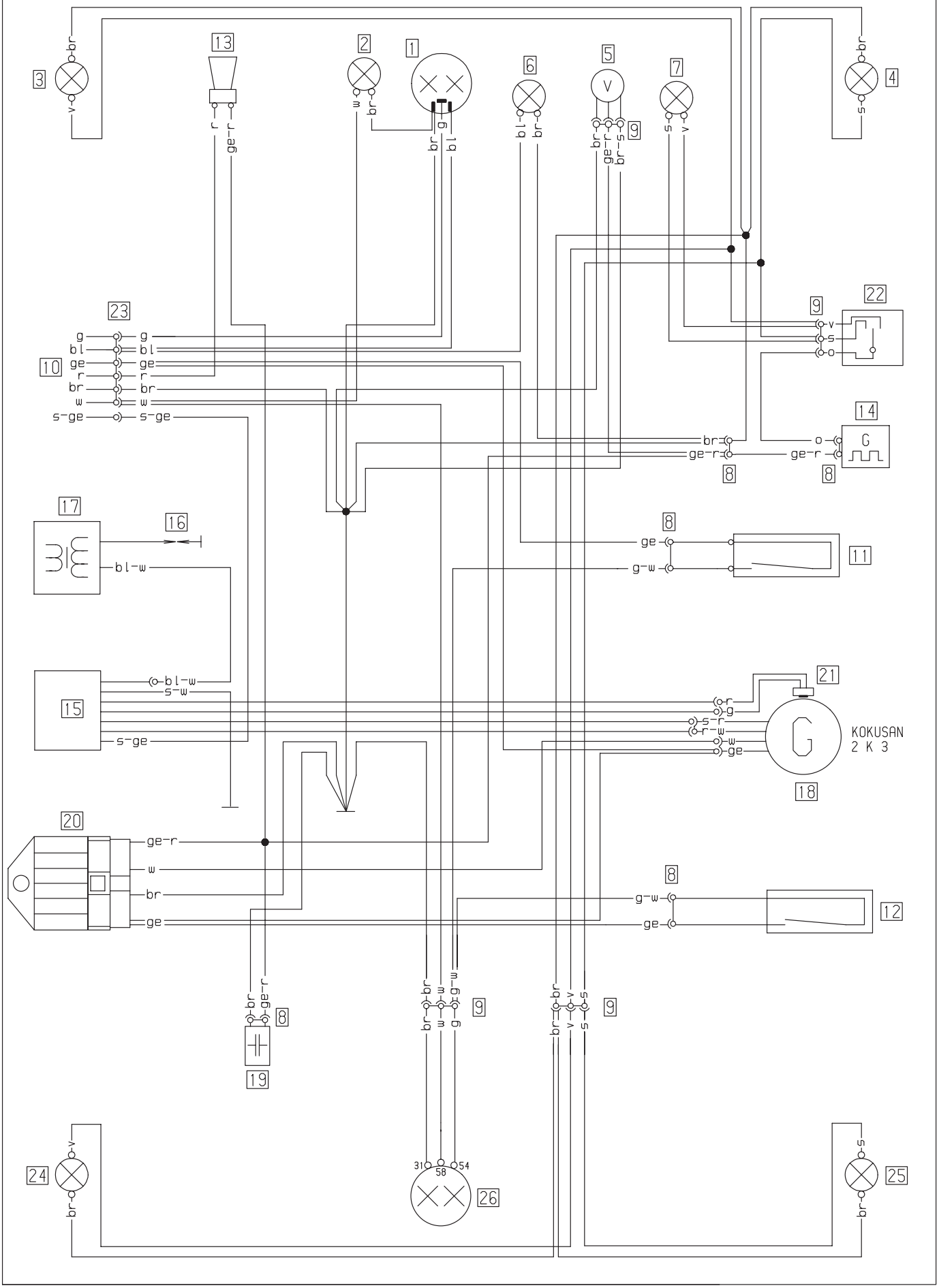
SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Dateiname	Kabelstrangbez
KTM SPORTMOTORCYCLES	300/380 EXC 2001	vorne 523 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	10 04 00 KE	380XCUSA	3038USA1 Andstand 100400	vo 200 EXC USA '98 hi 300-380 EXC '98



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

SERVICE	Modell 250-300 EXC 2003	Kabelstrangnummer: vorne: 503.11.075.800 hinten: 503.14.040.100 Blinkerstrang vorne: 590.11.080.000 Blinkerstrang hinten: 590.11.081.000	Land: EU/AUS	Datum, Name: 18.03.02 KE	Dateiname: EXC2003



KTM 250-300 EXC 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic.left fr.	3 lampegg.ant.sn.	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic.right fr.	4 lampegg.ant.dx.	4 clignoteur av.droit
5 Tacho	5 speedometer	5 tachimetro	5 compteur
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 2-pol.Stecker	8 multip.cont.plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect.multiple (2)
9 3-pol.Stecker	9 multip.cont.plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect.multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int.luce arresto ant	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int.luce arresto post	12 contact Harr.de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett.d'impulsi	21 generateur d'impuls.
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d.clignateur
23 6-pol.Stecker	23 multip.cont.plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect.multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg.post.sn	24 clign.arr.gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg.post.dx.	25 clign.arr.droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interuptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung – Lichtschalter

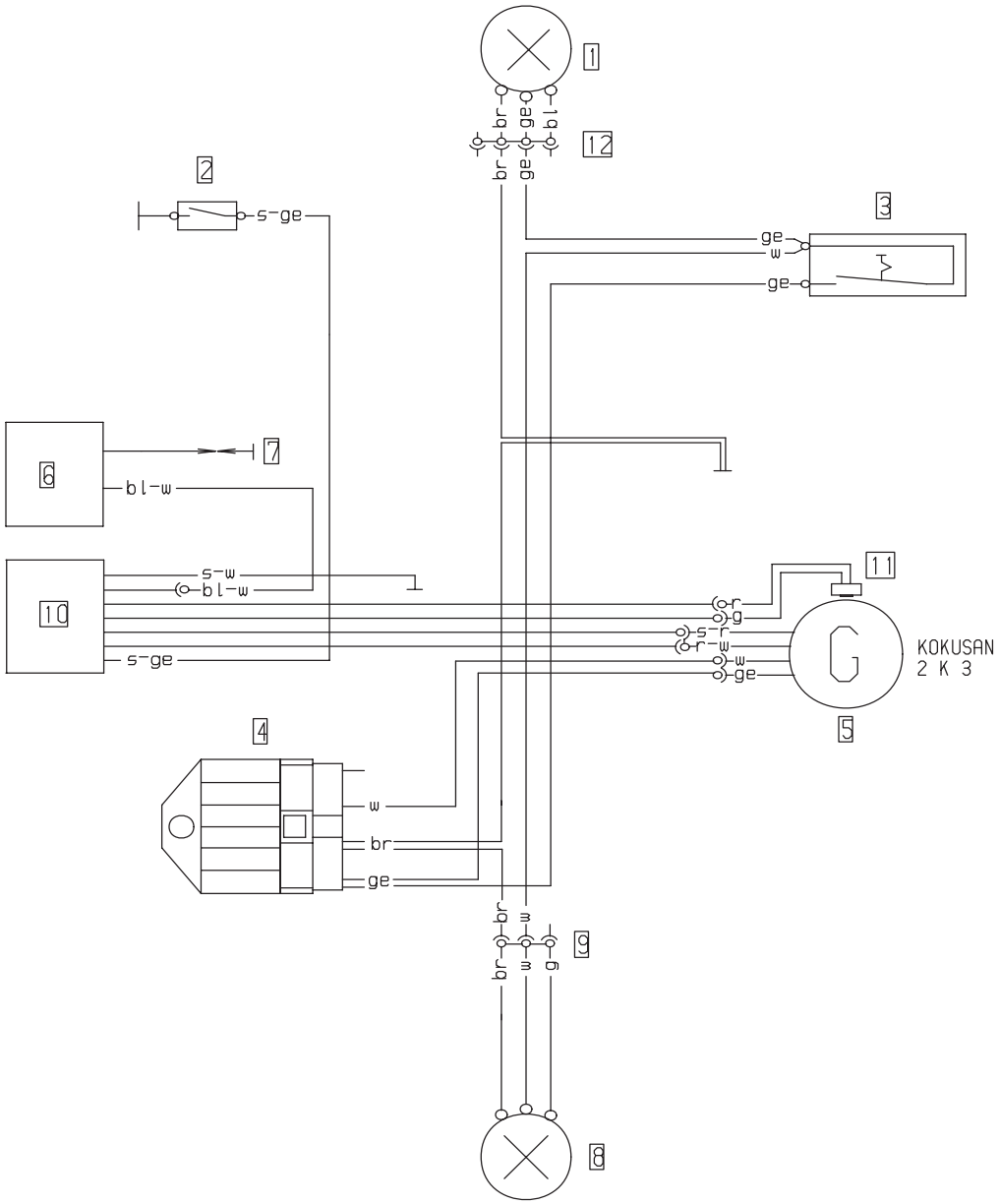
	g	bl	ge	w	s/ ge	r	br
Lights							
LO beam	●		●	●			
Hi beam		●	●	●			
Horn						●	●
Engine off					●		●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

	s	o	v
⇦⇨			
⇦		●	
⇨	●		

Art No 3206004 -F

SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Zeichnungsnr	Dateiname	Kabelstrangbez
KTM SPORTMOTORCYCLES	250/300 EXC 2003	vorne 523 11 075 000 hinten 503 11 076 000	USA	10 04 00 KE	380XCUSA	3038USA1 Andstand 100400	vo 200 EXC USA '98 hi 300-380 EXC '98



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d' eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-scatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco